

VORTRÄGE
UND BEITRÄGE

AUS DEM INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT MÜNSTER

HERAUSGEGEBEN VON ANDREAS PREDOHL

Schiene und Straße als konkurrierende Verkehrsträger für Stückguttransporte

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades
eines Doktors der Wirtschaftswissenschaft
durch die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Willi May

aus Nammen, Kreis Minden

Münster 1963



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555205_0045

Vorträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft
an der Universität Münster

Heft 29

SCHRIFTFÜHRUNG: ROLF FUNCK

VORTRÄGE
UND BEITRÄGE

AUS DEM INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT MÜNSTER

HERAUSGEGEBEN VON ANDREAS PREDOHL

**Schiene und Straße als konkurrierende
Verkehrsträger für Stückguttransporte**

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades
eines Doktors der Wirtschaftswissenschaft
durch die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Willi May

aus Nammen, Kreis Minden

Münster 1963



0027/63

0027/63



Inhaltsverzeichnis

Seite

EINLEITUNG

§ 1	Zielsetzung, Abgrenzung und Aufbau der Untersuchung	7
§ 2	Begriffliche Abgrenzung des Stückgutverkehrs	11

KAPITEL 1	Der Strukturwandel im Stückgutverkehr und seine Auswirkungen auf die Ertragslage des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn	14
-----------	---	----

§ 3	Entwicklung und gegenwärtige Bedeutung von Schiene und Straße als Verkehrsträger für Stückguttransporte	14
§ 4	Der gegenwärtige Rentabilitätsstatus des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn	17

KAPITEL 2	Die Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers für Stückguttransporte	21
-----------	---	----

§ 5	Preis- und Qualitätswettbewerb im Stückgutverkehr	21
§ 6	Unternehmensbefragungen als Grundlage der Untersuchung	24
§ 7	Die nachfragerrelevanten Faktoren im gewerblichen Stückgutverkehr	28

KAPITEL 3	Die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf die nachfragerrelevanten Faktoren	34
-----------	--	----

§ 8	Die Abwicklung des Stückgutverkehrs auf Schiene und Straße	34
§ 9	Die Angebotsstrukturen in bezug auf den Faktor "Beförderungsdauer"	38
§ 10	Die Angebotsstrukturen in bezug auf die Faktoren "Umladungskosten" und "Verpackungskosten"	48
§ 11	Die Angebotsstrukturen in bezug auf den Faktor "Service"	52
§ 12	Die Angebotsstrukturen in bezug auf den Faktor "Beförderungsentgelt"	54

KAPITEL 4	Die gegenwärtige Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße im Stückgutverkehr	56
-----------	--	----

§ 13	Die Beförderungsdauer der Verkehrsträger als der entscheidende Bestimmungsgrund ihrer Marktposition	57
------	---	----

	Seite
§ 14 Die Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure .	60
KAPITEL 5 Kritische Würdigung der von der Brand-Kommission zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn durchgeführten Untersuchung	63
§ 15 Die Ursachen des Strukturwandels im Stückgutverkehr	63
§ 16 Die Verlustquellen des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn	65
§ 17 Die Maßnahmen zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn	71
SCHLUß	
§ 18 Langfristige Aspekte des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn	86
ANHANG Ergebnisse einer Befragungsaktion zur Untersuchung der Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers im gewerblichen Stückgutverkehr	89
LITERATURVERZEICHNIS	95

EINLEITUNG

§ 1 Zielsetzung, Abgrenzung und Aufbau der Untersuchung

Die Deutsche Bundesbahn befindet sich seit einem Jahrzehnt in einer permanenten Krise. Ihre Sanierung ist noch keineswegs gelungen. Zwar ist der Verlust, den die Erfolgsrechnung der Deutschen Bundesbahn jahrelang auswies, seit dem Jahre 1960 praktisch verschwunden. Das ist aber im wesentlichen auf die zusätzlichen staatlichen Ausgleichszahlungen für bestimmte einseitige politische und gemeinwirtschaftliche Lasten sowie auf das relativ hohe Verkehrsaufkommen infolge der günstigen konjunkturellen Entwicklung zurückzuführen. Immerhin konnte die Deutsche Bundesbahn beträchtliche Lohnerhöhungen aus eigener Kraft auffangen. Eine nachhaltige Sanierung der Deutschen Bundesbahn ist jedoch nur möglich, wenn die Bundesbahn jene Teile des Betriebes, die ihre spezifischen Kosten nicht decken, abstößt und durch Kapitalzufuhr, sei es nun auf dem Wege der Eigen- oder Fremdfinanzierung, in die Lage versetzt wird, die übrigen Anlagen zu modernisieren¹. Ursache der Krise, in der sich die Deutsche Bundesbahn befindet, ist also nicht so sehr ihre veränderte Wettbewerbsstellung seit dem Aufkommen des Kraftwagens, als vielmehr ihre unzulängliche Anpassung an die neuen Wettbewerbsverhältnisse auf dem Verkehrsmarkt.

Die stärkste Erschütterung hat die ehemalige Monopolstellung der Eisenbahn im Stückgutverkehr erfahren. Der Strukturwandel im Stückgutverkehr und die damit einhergehende defizitäre Entwicklung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn haben inzwischen ein solches Ausmaß angenommen, daß die Deutsche Bundesbahn nicht mehr lange der Entscheidung ausweichen kann, ob und wie sie in Zukunft ihr Stückgutgeschäft aufrechterhalten soll. Mit anderen Worten: Entweder gelingt es der Deutschen Bundesbahn, den Rentabilitätsstatus ihres Stückgutgeschäfts nachhaltig zu verbessern, oder die Deutsche Bundesbahn wird sich ernsthaft mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob es nicht in ihrem Betriebsinteresse liegt, das Stückgutgeschäft, zumindest in der technisch-organisatorischen Form, in der es bis jetzt betrieben worden ist, aufzugeben.

Mit der Frage, ob und wie die Deutsche Bundesbahn ihr Stückgutgeschäft aufrechterhalten soll, hat sich deshalb auch eingehend die Brand-Kommission beschäftigt². Sie arbeitet sorgfältig die Verlustquellen heraus, auf die nach ihrer Ansicht das Defizit im Stückgutgeschäft der Deutschen Bundesbahn zurückzuführen ist. Sie verzichtet aber auf eine detaillierte Un-

¹ Vgl. Hamm, W., Marktwirtschaftliche Verkehrspolitik, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 3.2.1962, S. 5

² Vgl. Bundestagsdrucksache 1602: Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB) vom 30. Januar 1960, insbes. S. 129 ff, in Zukunft als "Brand-Gutachten" zitiert.

tersuchung der Faktoren, die den Strukturwandel im Stückgutverkehr verursacht haben. Die Brand-Kommission besitzt also auch keine konkrete Vorstellung von den Determinanten, die die gegenwärtige Marktstellung der Deutschen Bundesbahn im Stückgutverkehr bestimmen. Das hat dazu geführt, daß die Brand-Kommission bei den Maßnahmen, die sie zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn vorschlägt, den Zusammenhang nicht hinreichend berücksichtigt, der zwischen den von ihr herausgestellten Verlustquellen auf der einen Seite und der Wettbewerbsstellung der Deutschen Bundesbahn auf der anderen Seite besteht. Die Brand-Kommission übersieht weitgehend, daß die Deutsche Bundesbahn ihre bisherige Marktstellung im Stückgutverkehr nur behaupten konnte, weil sie jene Diskrepanz zwischen den Erträgen und Kosten, die zu der unbefriedigenden Rentabilität im Stückgutverkehr geführt hat, in Kauf nahm. Soweit die Brand-Kommission die Reaktionen der Nachfrage auf Tarifierhöhungen bzw. auf Kostensenkungen, die zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung führen, in ihre Untersuchung einbezieht, geschieht das nur am Rande, obgleich das in den Mittelpunkt der Überlegungen gehört hätte. Denn was nützt eine Tarifierhöhung, in deren Gefolge die relative Reduzierung des mengenmäßigen Absatzes größer ist als die relative Tarifierhöhung und die Umsatzeinbußen nicht durch die damit verbundenen Kosteneinsparungen überkompensiert werden? Und was nützen Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten, die zu überproportionalen Umsatzrückgängen führen?

An diesen Unzulänglichkeiten der von der Brand-Kommission zur Lösung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn durchgeführten Analyse ist das Ziel der folgenden Untersuchung ausgerichtet. Die vorliegende Arbeit will einmal die Faktoren herausarbeiten, die die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger Schiene und Straße im Stückgutverkehr bestimmen und zum anderen aus der Sicht der Ergebnisse, die diese Untersuchung ergeben hat, das Sanierungsprogramm der Brand-Kommission einer kritischen Würdigung unterziehen. Das Schwergewicht unserer Ausführungen liegt bei der Untersuchung der die Marktstellung der konkurrierenden Verkehrsträger determinierenden Faktoren. Es liegt also bei jenem Teil der Untersuchung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn, dem die Brand-Kommission wenig Aufmerksamkeit gewidmet hat, dem aber, wie wir oben gezeigt haben, eine grundlegende Bedeutung für die Beurteilung der Erfolgsaussichten von Sanierungsmaßnahmen zukommt. Aber die Herausarbeitung der Faktoren, die die Wettbewerbsstellung der konkurrierenden Verkehrsträger bestimmen, ist im wesentlichen nur Mittel zum Zweck. Es geht uns dabei vor allem um das Instrumentarium, das wir zur kritischen Beurteilung der von der Brand-Kommission zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn vorgeschlagenen Maßnahmen brauchen.

Es ist also nicht unsere Absicht, in einem neuen Anlauf das Stückgutproblem der Deutschen Bundesbahn in seiner ganzen Breite aufzurollen. Damit wäre der Verfasser bei der Vielschichtigkeit des Problems überfor-

dert¹. Wir verzichten deshalb auch weitgehend auf die Herausarbeitung eigenständiger Vorschläge zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn. Die vorliegende Arbeit stellt lediglich eine Ergänzung und Vertiefung sowie eine kritische Überprüfung der von der Brand-Kommission durchgeführten Untersuchung dar. Einen darüber hinausgehenden Beitrag zur Lösung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn leistet sie insofern, als sie versucht, die beiden entscheidenden Fragen des Stückgutproblems einer definitiven Beantwortung zuzuführen. Diese lauten: 1. Liegt die Aufrechterhaltung des Stückgutgeschäfts bei der gegenwärtigen Kosten- und Ertragslage noch im Betriebsinteresse der Deutschen Bundesbahn? 2. Läßt sich das Stückgutgeschäft der Deutschen Bundesbahn überhaupt nachhaltig sanieren? Das hat uns auch veranlaßt, unserer Untersuchung den weitgespannten Titel "Schiene und Straße als konkurrierende Verkehrsträger für Stückguttransporte" zu geben.

Bei der gegebenen Fragestellung der Arbeit läßt sich die Untersuchung der Faktoren, die die Wettbewerbsposition der Verkehrsträger im Stückgutverkehr determinieren, in zweifacher Hinsicht einengen:

Einmal brauchen wir uns nicht mit dem Nahverkehr zu beschäftigen. In diesem Bereich des Stückgutverkehrs hat die Deutsche Bundesbahn als Verkehrsträger für Stückguttransporte keine wesentliche Bedeutung mehr². Diese Funktionen hat weitgehend der Güterkraftverkehr übernommen. Aller Wahrscheinlichkeit nach liegt es sogar im Interesse der Deutschen Bundesbahn, auch die letzten Bastionen, die sie noch im Nahverkehr besitzt, aufzugeben³.

Zum anderen können wir im Fernverkehr unsere Untersuchung auf den gewerblichen Bereich beschränken. Zwar wird rund die Hälfte des auf der Straße bewegten Stückguts im Werkverkehr befördert⁴. Trotzdem scheint uns der Werkverkehr bei der gegebenen Fragestellung der Untersuchung keine seiner Quantität entsprechende Bedeutung zu haben. Es ist u. E. unrealistisch, anzunehmen, daß die Deutsche Bundesbahn eine echte Chance hätte, nachhaltig in den Bereich des Werkverkehrs einzudringen. Die Deutsche Bundesbahn kann niemals einen derartigen Grad der Individualisie-

¹ So hat sich z. B. die Interstate Commerce Commission mehr als fünf Jahre mit den Ursachen des Defizits des Stückgutverkehrs der amerikanischen Eisenbahnen befaßt. Die Untersuchung mußte ergebnislos abgebrochen werden, "weil die Kostenentwicklung über die Schwierigkeit der Durchleuchtung der kostenmäßigen und leistungsmäßigen Zusammenhänge einfach hinweggegangen war". Vgl. Precht, Georg M., Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen, Heft 5 der Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V., Bielefeld 1956, S. 46

² Vgl. Tabelle 2, S. 15, insb. Ausführungen S. 16

³ Vgl. Ausführungen in § 4, S. 18/19

⁴ Vgl. Tabelle 2, S. 15

rung des Verkehrs bieten. Auch Tarifsenkungen würden wenig Wirkung zeigen, weil gerade im hochwertigen Stückgutverkehr bei der eigenen Transportleistung kostenmäßige Erwägungen eine untergeordnete Rolle spielen. Und ob verkehrspolitische Maßnahmen im Sinne einer weiteren steuerlichen Belastung des Werkverkehrs zu seiner Einschränkung führen würden, muß aus diesem Grunde ebenfalls als zweifelhaft erscheinen. Zudem würde der Werkverkehr höchstens zum gewerblichen Güterkraftverkehr abwandern. Das hat sich auch nach der Einführung des Verkehrsfinanzgesetzes¹ gezeigt².

Ziel des ersten Kapitels, in dem der Strukturwandel im Stückgutverkehr und seine Auswirkungen auf den Rentabilitätsstatus des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn dargestellt werden, ist es, den Ansatzpunkt unserer Untersuchung detaillierter zu fixieren als es in diesen einleitenden Bemerkungen geschehen ist. Dabei wird die Frage, ob sich das Stückgutgeschäft bei der gegenwärtigen Rentabilitätslage für die Deutsche Bundesbahn noch lohnt, so weit beantwortet, wie es die vorhandenen Unterlagen zulassen.

Das zweite, dritte und vierte Kapitel sind der Untersuchung der Faktoren gewidmet, die die Wettbewerbslage von Schiene und Straße im gewerblichen Stückgutverkehr bestimmen. Im zweiten Kapitel sollen anhand einer empirischen Untersuchung die nachfragerrelevanten Faktoren herausgearbeitet werden. Gegenstand des folgenden Kapitels ist die Analyse der Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf diese Faktoren. Im vierten Kapitel wird anhand der Ergebnisse der beiden vorangegangenen Kapitel und einer Untersuchung der Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs die gegenwärtige Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße im gewerblichen Stückgutverkehr erklärt. Im ersten Kapitel geht es um den quantitativen, im vierten um den qualitativen Aspekt des Strukturwandels im Stückgutverkehr.

Zwischen dem zweiten, dritten und vierten Kapitel besteht folgender logischer Zusammenhang: Weder die nachfragerrelevanten Faktoren noch die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger determinieren für sich allein die Wettbewerbsstellung von Schiene und Straße im Stückgutverkehr. Es handelt sich dabei jeweils nur um eine Komponente, die zusammen erst als Resultante die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger ergeben.

Im fünften und letzten Kapitel wollen wir uns kritisch mit den Untersuchungsergebnissen der Brand-Kommission befassen. Insbesondere sollen

¹ Verkehrsfinanzgesetz vom 6. April 1955 (BGBl I, S. 166)

² Vgl. dazu u. a. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 69 und Glahe, W., Die Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der Straße. Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 21, Göttingen 1959, S. 77 ff.

aus der Sicht der Untersuchung der Faktoren, die die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger im gewerblichen Stückgutverkehr bestimmen, die Grenzen abgesteckt werden, die einer Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn nach den Vorschlägen der Brand-Kommission gesetzt sind.

Die Schlußbemerkungen sind den langfristigen Aspekten des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn gewidmet. In ihrem Mittelpunkt steht die Frage, ob sich das Stückgutgeschäft der Deutschen Bundesbahn überhaupt nachhaltig sanieren läßt, oder ob nicht eines Tages die Deutsche Bundesbahn in diesem Bereich des Güterverkehrs vor dem Lastkraftwagen trotz aller Bemühungen die Flagge streichen muß.

§ 2 Begriffliche Abgrenzung des Stückgutverkehrs

Im Güterverkehr unterscheidet man zwischen dem Wagenladungs- und dem Kleingutverkehr. Der Stückgutverkehr gehört neben dem Post- und Expressgutversand zum Kleingutverkehr. Der Stückgutverkehr gliedert sich in Versand nach Regel- und Ausnahmetarif. Beim Stückgutversand nach Ausnahmetarif handelt es sich um den sog. Sammelladungsverkehr. Darunter versteht man Einzelsendungen, die vom Spediteur gesammelt und zu einer Frachtbrieftsendung vereinigt mit der Eisenbahn oder mit dem Kraftwagen versandt werden.

Man muß beim Stückgutverkehr also zwischen Stückgutverkehr im engeren und im weiteren Sinne unterscheiden. Stückgutverkehr i. e. S. umfaßt nur den Versand nach Regeltarif, dem eigentlichen Stückguttarif, Stückgutverkehr i. w. S. auch den Sammelladungsverkehr. Wenn in dieser Untersuchung von Stückgut bzw. Stückgutverkehr die Rede ist, dann ist im Zweifel auch das Sammelgut bzw. der Sammelladungsverkehr gemeint.

Beim Stückgutverkehr i. e. S. und beim Sammelladungsverkehr handelt es sich dem Wesen nach um den gleichen Verkehr. Im ersten Fall stellen die Verkehrsträger ihre Sendungen selbst zu einer Sammelladung zusammen, im zweiten Fall übernimmt ein Spediteur diese Funktion (und auch die damit verbundenen Kosten), während sich die Verkehrsträger nur als Frachtführer betätigen.

Das entscheidende Kriterium für die gegenseitige Abgrenzung der Versandarten, in die sich der Güterverkehr gliedert, ist das Gewicht der Sendung. Der Stückgutverkehr liegt gewichtsmäßig zwischen der 5 t-Klasse des Wagenladungstarifs und dem Expressgutversand. Die Schnittgewichte zwischen Stückgutverkehr und Wagenladungsverkehr sowie zwischen Stückgutverkehr und Expressgutversand sind jene Gewichte, bei denen es für den Verladener günstiger wird, eine Sendung statt als Stückgut als Wagenladung bzw.

als Expreßgut aufzugeben¹.

Das Schnittgewicht zwischen Expreßgutversand und Stückgutverkehr liegt bei 10 kg². Da nicht nur frachtliche Erwägungen, sondern auch die Eilbedürftigkeit der Sendung die Entscheidung zwischen diesen Versandarten beeinflußt, werden Sendungen, deren Gewicht über 10 kg liegt, auch als Expreßgut aufgegeben. Es läßt sich also eindeutig die gewichtsmäßige Grenze des Stückgutverkehrs nach unten fixieren, nicht aber jene des Expreßgutversandes nach oben.

Das Schnittgewicht zwischen Stückgut- und Wagenladungsverkehr läßt sich nur im konkreten Fall bestimmen. Da der Wagenladungstarif nach der Wertstaffel gegliedert ist und da die Unterschiede zwischen der Entfernungsdegression des Stückgut- und Wagenladungstarifs nicht unerheblich sind, hängt das Schnittgewicht von der Art und der Versandweite der Sendung ab. Weitere Modifikationen ergeben sich aus der Tatsache, daß seit der Tarifreform vom 1. 2. 1958 der 5 t-Satz des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs (DEGT) über dem des Reichskraftwagentarifs (RKT) liegt und der sog. Kundensatz des Sammelladungstarifs, das ist der Tarif, der die Preisbeziehungen zwischen Spediteur und Verloader im Sammelladungsverkehr regelt, für vergleichbare Verkehrsleistungen unter dem Regeltarif liegt³.

¹ Zur Erläuterung: Für eine Sendung, die nach dem 5 t-Satz tarifiert wird, werden mindestens 5.000 kg berechnet. Da die Stückgutfracht pro kg wesentlich höher ist als die entsprechende Fracht des 5 t-Satzes, kann es vorteilhaft sein, eine Sendung, deren effektives Gewicht weit unter 5.000 kg liegt, als Wagenladung zu verschicken.

² Tarifstand vom 1. November 1960

³ Mehr zu den Preisvorschriften im Stückgutverkehr nach Regel- und Ausnahmetarif findet sich in § 5, S. 21 ff

Tabelle 1: Schnittgewichte zwischen dem Stückgutregeltarif und dem 5 t-Satz der Tarifklassen A/B bis G im DEGT für ausgewählte Entfernungen in 1.000 kg (Tarifstand: 1. November 1960)

Entfernung in km	Tarifklassen				
	A/B	C/D	E	F	G
5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
20	2,4	2,3	2,2	2,2	2,2
50	2,7	2,6	2,4	2,3	2,1
100	2,7	2,6	2,4	2,2	2,0
200	2,9	2,7	2,5	2,3	2,0
300	2,9	2,8	2,6	2,3	2,0
400	3,0	2,8	2,6	2,3	2,0
500	3,0	2,8	2,5	2,2	1,9
600	3,0	2,8	2,5	2,2	1,9
700	3,0	2,8	2,5	2,2	1,9
800	3,0	2,9	2,4	2,2	1,9
900	3,0	2,9	2,4	2,2	1,8
1.000	3,0	2,8	2,4	2,1	1,8
1.100	3,0	2,8	2,4	2,1	1,8
1.150	3,1	2,9	2,4	2,2	1,8

Quelle: Sonderdruck zu DB - Kundenbrief Nr. 2/1960

Wie Tabelle 1 zeigt, schwanken bei einem Gut der Klasse A/B im Schienenverkehr ab 50 km Versandweite die Schnittgewichte des Stückgutregeltarifs und des 5 t-Satzes des Wagenladungsverkehrs zwischen 2,7 und 3,1 t. Bei 200 km Entfernung ergibt sich z. B. ein Schnittgewicht von 2,9 t. Auf den Distanzen unter 50 km sinken die Schnittgewichte entsprechend der relativ stärkeren Anhebung des Stückguttarifs im Nahverkehrsbereich bis auf 1,6 t.

Bei Stückgütern wird es sich in der Regel um Güter der Klasse A/B handeln. Das braucht aber nicht notwendigerweise so zu sein. Handelt es sich um Güter der Klassen C/D bis G, so verringern sich die Schnittgewichte entsprechend dem niedrigeren Niveau dieser Tarifklassen des Wagenladungsverkehrs.

Bei der Beförderung mit dem Lastkraftwagen sind die Schnittgewichte zwischen dem Stückgut-Regeltarif und dem Wagenladungstarif auf Grund des niedrigeren Niveaus des 5 t-Satzes im RKT entsprechend geringer. So ergibt sich für das obige Beispiel eines Gutes der Klasse A/B mit einer Versandweite von 200 km ein Schnittgewicht von 2,7 t¹.

¹ Eigene Berechnung

Da der Kundensatz des Sammeladungstarifs für vergleichbare Verkehrsleistungen unter dem Regeltarif liegt¹, sind die Schnittgewichte im Versand nach Ausnahmetarif etwas, wenn auch nicht wesentlich, größer als die entsprechenden des Versandes nach Regeltarif.

Erstes Kapitel

DER STRUKTURWANDEL IM STÜCKGUTVERKEHR UND SEINE AUSWIRKUNGEN AUF DIE ERTRAGSLAGE DES STÜCKGUTGESCHAFTS DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN.

§ 3 Entwicklung und gegenwärtige Bedeutung der Verkehrsträger Schiene und Straße im Stückgutverkehr

Die zahlenmäßige Darstellung des Strukturwandels im Stückgutverkehr wirft einige statistische Probleme auf. Der Stückgutverkehr auf der Straße wird nur im Fernverkehr statistisch erfaßt. Für den Nahverkehr fehlen die entsprechenden Angaben. Der Stückgutverkehr auf der Schiene wird zwar vollständig erfaßt, aber nicht getrennt nach Nah- und Fernverkehr ausgewiesen. Mit der Stufenstatistik der Deutschen Bundesbahn, die seit einigen Jahren veröffentlicht wird, ist das jedoch in etwa möglich. Wesentlich problematischer ist die Bestimmung der im Nahverkehr auf der Straße beförderten Stückgutmengen. Hier sind wir auf Schätzungen angewiesen, die die Brand-Kommission für die Jahre 1936 und 1958 wieder gibt².

Ansatzpunkt für diese Schätzungen war die Ladekapazität der Lastkraftwagen und Anhänger, deren Nutzlast unter dem Schnittgewicht des Stückgut- und Wagenladungstarifs liegt³. Die Ladekapazität konnte aus der einschlägigen Statistik berechnet werden. Die Brand-Kommission unterstellte, daß jedes dieser Fahrzeuge pro Tag einmal seine Nutzlast beförderte, an 270 Arbeitstagen im Jahr eingesetzt wurde, und daß 20 v. H. der bei diesen Einsätzen beförderten Mengen auf den überörtlichen Nahverkehr entfielen. Nicht berücksichtigt wurden die Stückguttransporte, die im Nahverkehr mit Fahrzeugen durchgeführt wurden, deren Nutzlast über dem Schnittgewicht liegt. U. E. sind das sehr vorsichtige Ansätze. An der grundsätzlichen Problematik derartiger Schätzungen ändert das natürlich

¹ Vgl. dazu Tabelle 6, S. 22 in Verbindung mit den Ausführungen auf Seite 23.

² Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 129

³ Vgl. Precht, G. M., Bericht über die Möglichkeit einer Reorganisation des Kleingutgeschäftes auf Schiene und Straße, unveröffentlichtes Gutachten für die Brand-Kommission, S. 16 ff.

nichts. Es ist zu hoffen, daß die "Kosten- und Leistungserhebung im Jahre 1959 im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, bei der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnen" für den Güterkraftverkehr besser fundierte Ergebnisse über das im Güternahverkehr mit Lastkraftwagen beförderte Stückgutvolumen bringen wird.

Tabelle 2 : Der Stückgutverkehr auf Schiene und Straße in den Jahren 1936 und 1958 in der Bundesrepublik Deutschland (in 1 000 t)

Verkehrsart	1936 ^a	1958
Schiene insgesamt	13.150	7.450
nach Regeltarif	11.850	6.100
nach Ausnahmetarif	1.300	1.350
Straße insgesamt	8.472	45.673
davon Nahverkehr	7.866	38.400
davon Werkfernverkehr	6	3.627
davon gewerblicher Fernverkehr	600	3.646
nach Regeltarif	600	1.877
nach Ausnahmetarif	-	1.769

^a Umrechnung: Rd. 69,7 v. H. der Ziffern " Reich"

Quelle: Precht, G. M., Bericht über die Möglichkeit einer Reorganisation des Kleingutgeschäftes auf Schiene und Straße, a. a. O., Tab. 3 nach S. 9

Wie die Tabelle 2 zeigt, wurden im Jahre 1936 60,8 v. H. des gesamten Stückgutvolumens auf der Schiene befördert. Bis zum Jahre 1958 hat sich der Anteil der Schiene auf 14,0 v. H. reduziert. Von den auf der Straße beförderten Stückgutmengen entfällt allerdings der größte Teil auf den Nahverkehr. Im Jahre 1958 waren es 84,1 v. H., 1936 sogar 92,9 v. H.. Im Fernverkehr hatte der Lastkraftwagen im Jahre 1936 also noch keine nennenswerte Bedeutung. Gemessen an den tonnenkilometrischen Leistungen entfielen 1958 immerhin noch rd. 40 v. H. der Beförderungsleistungen im Stückgutverkehr auf die Deutsche Bundesbahn¹.

Selbst wenn dem gesamten Stückgutversand auf der Schiene nur die im Fernverkehr auf der Straße beförderten Stückgutmengen gegenübergestellt werden, ist das Bild des inzwischen eingetretenen Strukturwandels noch eindrucksvoll. Im Jahre 1958 standen dem Stückgutversand der Deutschen Bundesbahn von rd. 7,5 Mill. t auf der Straße allein im Fernverkehr rd. 7,2 Mill. t gegenüber. Zum Vergleich die entsprechenden Zahlen des gesamten Güterverkehrs auf Schiene und Straße: 1958 wurden auf der Schiene rd. 274 Mill. t, im Straßerfernverkehr rd. 78 Mill. t befördert².

¹ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 129

² Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1961, S. 337

Im Jahre 1958 standen den rd. 39 Mill. t im Nahverkehr auf der Straße bewegten Stückgutmengen laut Stufenstatistik der Deutschen Bundesbahn auf der Schiene rd. 0,85 Mill. t im Versand bis 50 km, rd. 1,4 Mill. t im Versand bis 79 km Entfernung gegenüber¹. Diese Zahlen zeigen in aller Deutlichkeit, daß der Nahverkehr inzwischen eine fast konkurrenzlose Domäne des Lastkraftwagens geworden ist. In diesem Bereich ist also der Strukturwandel besonders stark ausgeprägt. Allerdings hat im Güternahverkehr von vornherein kein echtes Substitutionsverhältnis zwischen Schiene und Straße vorgelegen. Der Lastkraftwagen hat weitgehend Funktionen übernommen, für die die Eisenbahn auf Grund ihres relativ weitmaschigen Netzes nicht geeignet ist.

Ein scharfer Substitutionswettbewerb zwischen Schiene und Straße hat dagegen von Anfang an im Fernverkehr bestanden. Das ist auch der Bereich, in dem die Deutsche Reichsbahn bzw. Deutsche Bundesbahn ihre eigentlichen Verkehrseinbußen hat hinnehmen müssen. In den letzten Jahren gelang es allerdings der Deutschen Bundesbahn, ihren absoluten Besitzstand zu behaupten. Ihr Anteil am Gesamtvolumen des Stückgutverkehrs ging aber weiter stetig zurück. Der Strukturwandel ist also noch nicht zum Stillstand gekommen. Der Trend zum Lastkraftwagen ging weiter, zumindest, wenn man sich an seinem Anteil am Gesamtvolumen orientiert.

Tabelle 3 : Der Stückgutverkehr auf Schiene und Straße ab 50 km Versandweite in Mill. t, und in v. H. des Gesamtvolumens für die Jahre 1955 bis 1959².

Verkehrsträger	1955		1956		1957		1958		1959	
	abs.	v. H.	abs.	v. H.	abs.	v. H.	abs.	v. H.	abs.	v. H.
Schiene	5,96	52,2	6,35	50,4	6,43	49,2	6,60	47,6	6,57	44,1
Straße	5,50	47,8	6,24	49,6	6,64	50,8	7,27	52,4	8,33	55,9
Insges.:	11,46	100,0	12,59	100,0	13,07	100,0	13,87	100,0	14,90	100,0

Quelle: 1955 - 1958: Precht, G. M., Bericht über die Möglichkeit einer Reorganisation des Kleingutgeschäftes auf Schiene und Straße, a. a. O., Tab. 6 nach S. 14.

1959: Nach Angaben des oben zitierten Verfassers.

¹ Vgl. Precht, G. M., Bericht über die Möglichkeit einer Reorganisation des Kleingutgeschäftes auf Schiene und Straße, a. a. O., Tab. 6, nach S. 14

² Es sei darauf hingewiesen, daß auf der Straße auch im Nahverkehr Stückguttransporte mit mehr als 50 km Versandweite möglich sind (Durchmesser der Nahzone: 100 km). Anhaltspunkte für die Bedeutung dieser Transporte liegen nicht vor. Immerhin ist also der Strukturwandel im Stückgutverkehr ab 50 km Versandweite noch stärker ausgeprägt als es in dieser Tabelle zum Ausdruck kommt.

§ 4 Der gegenwärtige Rentabilitätsstatus des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn¹

Im Jahre 1958 betrugen die dem Stückgutgeschäft zuzurechnenden vollen Kosten 815,6 Mill. DM. Ihnen standen Erträge in Höhe von 410,3 Mill. DM gegenüber. Der Fehlbetrag im Stückgutverkehr betrug also 374,6 Mill. DM. Im Jahre 1957 waren es 331,7 Mill. DM².

Die Kosten des Stückgutgeschäfts können zwar nur kalkulatorisch ermittelt werden. Welchem Geschäftszweig der Deutschen Bundesbahn ein mehr oder weniger großer Teil der Gemeinkosten des Unternehmens zugerechnet werden muß, bleibt letztlich eine Ermessensfrage, zumindest besteht hier ein gewisser Spielraum. Trotzdem kann an der Größenordnung des Defizits nicht gezweifelt werden.

Welche Bedeutung dem Defizit des Stückgutverkehrs innerhalb der Betriebsrechnung der Deutschen Bundesbahn zukommt, zeigt die folgende Tabelle:

Tabelle 4 : Betriebsverluste und -gewinne der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1958 in Mill. DM

Betriebsverluste:	Personenverkehr in		
	Personenzügen	817,3	
	Stückgutverkehr	374,6	
	Gepäck, Expresgutverkehr u. Postbeförderg.	119,4	
	Eisenbahnkraftwagenverkehr	32,7	
	S-Bahn Hamburg	12,8	
	Eisenbahnschiffsverkehr	4,4	
	Schmalspurverkehr	3,4	1.394,6
Betriebsgewinne:	Wagenladungsverkehr	580,8	
	Personenverkehr in Schnellzügen	220,3	
	Personenverkehr in Eilzügen	11,1	
	Mieten und Pachten	312,2	1.124,4
Ergebnis der Betriebsrechnung:			- 270,2

Quelle: Brand-Gutachten, a. a. O., S. 115

Daß das Defizit im Stückgutverkehr eine erhebliche Belastung der Betriebsrechnung der Deutschen Bundesbahn darstellt, läßt sich anschaulich auch daran demonstrieren, daß im Jahre 1958 rd. 6 v. H. der übrige

¹ Stückgutverkehr im engeren Sinne

² Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 130

gen Verkehrseinnahmen zur Deckung des Fehlbetrages im Stückgutgeschäft erforderlich waren¹. Eine nachhaltige Sanierung der Deutschen Bundesbahn wird ohne eine wesentliche Verbesserung der Ertrags-Aufwandsrelation im Stückgutverkehr nur schwerlich möglich sein.

Der hohe Fehlbetrag im Stückgutgeschäft läßt darauf schließen, daß die Deutsche Bundesbahn ihre bisherige Marktstellung nur durch eine rigorose Konkurrenz-Tarifierung behaupten konnte. Wie sehr die Deutsche Bundesbahn alle preispolitischen Möglichkeiten ausgeschöpft hat, um ein weiteres Vordringen des Lastkraftwagens zu verhindern, bestätigt Tabelle 5. Sie zeigt, daß das Defizit pro Tonne mit zunehmender Versandweite abnimmt. Je kürzer die Entfernung, je intensiver also der Wettbewerb des Lastkraftwagens, desto größer ist der Unterschied zwischen Erlösen (sprich: Tarif) und Kosten.

Tabelle 5 : Kosten und Einnahmen der Deutschen Bundesbahn je Tonne Stückgut in ihrer Abhängigkeit von der Versandweite

Versandweite in km	Kosten/t in DM	Einnahmen/t in DM	Defizit/t in DM	Kosten in v. H. der Einnahmen/t
50	85	31	54	275
100	100	46	54	217
150	112	61,5	60,5	182
200	120	75	45	160
250	130	86,5	43,5	150
300	137,5	99	38,5	139
350	145	111	34	130
400	155	122,5	32,5	127
450	162,5	132	30,5	123
500	170	140	30	121
550	175	144,5	30,5	121
650	185	158	27	117

Quelle: Klein, R., Gedanken zur baulichen und betrieblichen Entwicklung der Eisenbahnen, in: Die Bundesbahn, Jg. 1959, Heft 2, S. 53 ff. Bei den Angaben der Tabelle handelt es sich um abgerundete Werte. Sie wurden einer graphischen Darstellung entnommen.

Soweit die Grenzerlöse zumindest noch die Grenzkosten decken, entspricht eine derartige Tarifpraxis rational-ökonomischem Verhalten. Die Größe des Defizits auf den kurzen Entfernungen, insbesondere die entsprechenden Ertrags-Aufwandsrelationen lassen es zweifelhaft erscheinen, ob das preispolitische Verhalten der Deutschen Bundesbahn einer an der Gewinnmaximierung ausgerichteten Tarifpraxis entspricht. Es sieht so aus, als ob die Deutsche Bundesbahn in ihrem "Kampf um das Kilo"

¹ Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 116

zumindest auf den kurzen Entfernungen einer gewissen Konkurrenz-Psychose zum Opfer gefallen ist. Etwas Definitives läßt sich jedoch ohne Kenntnis der entsprechenden Kostenunterlagen nicht aussagen. Diese macht die Deutsche Bundesbahn Außenstehenden nicht zugänglich.

Das hohe Defizit des Stückgutgeschäfts belastet die gesamte Bundesbahn-Betriebsrechnung. Aber das Defizit als solches besagt noch nichts darüber, ob es sich für die Deutsche Bundesbahn noch lohnt, diesen Verkehrszweig aufrechtzuerhalten. Solange die Erträge noch über den spezifischen Kosten des Stückgutgeschäfts, d. h. über den dem Stückgutverkehr direkt zuzurechnenden Kosten liegen, würde die Aufgabe des Stückgutgeschäfts das Unternehmensergebnis negativ beeinflussen. Mit anderen Worten: Solange die Erträge dazu beitragen, einen Teil der Gemeinkosten der Deutschen Bundesbahn zu tragen, liegt es trotz des hohen Defizits im Interesse der Deutschen Bundesbahn, sich im Stückgutverkehr zu betätigen. Bei der Fixierung der spezifischen Kosten sind allerdings strenge Maßstäbe anzulegen: Alle Kostenelemente, die bei Aufgabe des Stückgutgeschäfts langfristig eliminiert werden könnten, sind in einer Rentabilitätsrechnung als spezifische Kosten anzusetzen.

Die Brand-Kommission hat versucht, auf die Frage, ob sich das Stückgutgeschäft für die Deutsche Bundesbahn noch lohnt, eine Antwort zu geben:

"Eine von der Kommission veranlaßte Untersuchung der Abhängigkeit der Kosten von den Leistungen im Stückgutverkehr hat folgendes Ergebnis gezeigt (auf den Kostengrundlagen des Jahres 1957):

	1957	Angenommene Leistungs-		Völliger Wegfall
		minderung:		
		von	von	
		15 v. H.	30 v. H.	
		Millionen	DM	
Abfertigung und Umladung	460,8	440,1	401,4	335,1
Zugbildung und Zugförderung	281,2	272,0	261,4	74,8
Zusammen	742,0	712,1	662,5	409,0
Einnahmen	410,3	362,7	298,6	- -
Defizit	331,7	349,4	363,9	409,9

Der Stückgutverkehr trägt danach die von ihm unmittelbar verursachten leistungsabhängigen Kosten. Bei einem völligen Verzicht auf diese Verkehrsart würden der Deutschen Bundesbahn noch 409,9 Mill. DM an anteiligen Fixkosten verbleiben, die anderweitig gedeckt werden müßten. Ausreichende Überschüsse aus anderen Verkehrsarten stehen hierfür jedoch nicht zur Verfügung"¹.

¹ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 130

Dieser Versuch ist unzulänglich. Die Fragestellung ist nicht, ob die Erlöse des Stückgutgeschäfts noch einen Teil der fixen Kosten tragen, sondern entscheidend ist allein, ob noch ein Teil der Gemeinkosten des Unternehmens getragen wird. Hier wird nicht mit den für die Fragestellung adäquaten Begriffen argumentiert: Fix- und Gemeinkosten sind nicht identisch, Fixkosten können auch spezifische Kosten sein¹. So sind z. B. die Zinskosten für die im Stückgutverkehr eingesetzten Güterwagen Fixkosten, aber keine Gemeinkosten. Zwar spricht die Brand-Kommission von "unmittelbar verursachten leistungsabhängigen Kosten", was dem Begriffsinhalt nach den spezifischen Kosten entsprechen würde, aber sie hat offensichtlich die variablen Kosten des Stückgutgeschäfts gemeint. Denn nur so erklärt es sich, daß "bei völligem Verzicht auf diese Verkehrsart" von 460,8 Mill. DM effektiver Kosten für Abfertigung und Umladung noch 335,1 Mill. DM verblieben wären.

Die Kosten für die stationäre Behandlung des Stückguts sind typische spezifische Kosten. Zwar wird das Personal der Deutschen Bundesbahn auf den kleineren Bahnhöfen in mehreren Geschäftszweigen eingesetzt, so daß sich in diesen Fällen die Aufgabe des Stückgutverkehrs im wesentlichen lediglich in einer Einsparung der Kosten für die Unterhaltung der Güterabfertigungen auswirken würde. Auf der anderen Seite konzentriert sich der Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn auf einen kleinen Teil der insgesamt unterhaltenen Güterabfertigungen². Auf den größeren Güterabfertigungen betätigt sich aber das im Stückgutverkehr eingesetzte Personal ausschließlich in diesem Geschäftszweig. In diesen Fällen kann also auch der Arbeitsaufwand für die stationäre Behandlung des Stückguts eliminiert werden. Ohne Zweifel führt deshalb die Aufgabe des Stückgutgeschäfts zu einer stärkeren Reduzierung der Kosten für Abfertigung und Umladung als es in den Angaben der Brand-Kommission zum Ausdruck kommt.

Berücksichtigt man unter diesen Umständen, daß im Jahre 1957 die Einnahmen des Stückgutverkehrs noch nicht einmal die stationären Kosten deckten, erscheint es mehr als zweifelhaft, ob die Aufrechterhaltung des Stückgutverkehrs, zumindest in seiner jetzigen Form, noch im Betriebsinteresse der Deutschen Bundesbahn liegt.

¹ "Fixkosten" ist ein Begriff aus der Preistheorie und -politik, "Gemeinkosten" ein Begriff aus der Kalkulationsrechnung.

² Vgl. dazu Brand-Gutachten, a. a. O., S. 130/31, sowie unsere Ausführungen in § 8, S. 37

DIE BESTIMMUNGSGRÜNDE FÜR DIE WAHL DES VERKEHRSTRÄGERS FÜR STÜCKGUTTRANSPORTE.

§ 5 Preis- und Qualitätswettbewerb im Stückgutverkehr

Auf Grund der gesetzlichen Bindung des RKT an den DEGT vollzieht sich der Wettbewerb im Stückgutverkehr im wesentlichen auf der Ebene des Qualitätswettbewerbs. Während es im Wagenladungsverkehr Tariffdifferenzierungen für eine Anzahl von Ausnahmetarifen und Teilbereiche der Mengenstaffel des Regeltarifs gibt¹, besteht im Stückgutverkehr sowohl für den Regel- als auch für die Ausnahmetarife² grundsätzliche Tarifparität. Trotzdem lassen sich auch in diesem Sektor des Güterverkehrs Ansatzpunkte für einen Preiswettbewerb feststellen.

Der Regeltarif bezieht sich auf die Beförderung von Station zu Station³. Preisvorschrift für das Entgelt, das den Verladern für die örtliche Sammlung und Verteilung berechnet werden darf, ist der Rollgebührentarif. Rollgebühren sind für Sendungen, die nach dem Regeltarif tarifiert werden, Höchstpreise⁴. Der vollständige bzw. teilweise Verzicht auf Rollgeld ist legal. Je kürzer die Versandweite ist, desto größere Bedeutung haben die Rollgebühren innerhalb des insgesamt zu entrichtenden Beförderungsentgelts und um so wirkungsvoller sind die von derartigen Manipulationen ausgehenden preispolitischen Effekte. Der Verzicht auf Rollgeld fällt insbesondere dann ins Gewicht, wenn sowohl dem Versender als auch dem Empfänger die Rollgebühren erlassen werden.

Im Wagenladungsverkehr sind Rollgebühren ein spezifisches Phänomen des Eisenbahntransportes. In allen Fällen, in denen die Schienenbeförderung nicht über beiderseitigen Gleisanschluß abgewickelt werden kann, erfordert der Eisenbahntransport zusätzliche Kosten für die An- und/oder Abfuhr und für die notwendigen Umladungen. Beim umladungsfreien Haus-Haus-Verkehr des Lastkraftwagens entfallen diese Kosten. Für den Wagenladungsverkehr können die Rollgebühren als quantitativer Ausdruck ei-

¹ Mehr dazu: Rebhahn, Albert, Die Differenzierung der deutschen Gütertarife zwischen Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Kraftwagen. Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Heft 46, Düsseldorf 1959, S. 36 ff und S. 42 ff

² Vgl. Ausführungen in § 2, S. 11 ff

³ Vgl. Pohl, Hans, Preisvorschriften für Schiene, Straße und Spedition (Loseblatt-Ausgabe), Verkehrswissenschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrszeitung, H. 9, Abschnitt III.

⁴ ebenda, Abschnitt I

ner unterschiedlichen Qualität der Verkehrsbedienung interpretiert werden¹: In den Rollgebühren wirken sich die in bezug auf den umladungsfreien Haus-Haus-Verkehr differierenden Angebotsstrukturen der Verkehrsträger aus.

Im Stückgutverkehr spielt der umladungsfreie Haus-Haus-Verkehr für die Deutsche Bundesbahn keine und für den gewerblichen Güterfernverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Beide Verkehrsträger sammeln und verteilen ihre Sendungen mit besonderen Fahrzeugen². In dieser Hinsicht unterscheiden sich die Angebotsstrukturen der konkurrierenden Verkehrsträger nicht wesentlich. Von der Abwicklung des Stückgutverkehrs her gesehen sind die Rollgebühren für beide Verkehrsträger ein integraler Bestandteil des Beförderungsentgelts. Wenn die Angebotsstrukturen von Schiene und Straße in bezug auf die Rollgebühren differieren, liegt also Preiswettbewerb vor.

Tabelle 6 : Beförderungsentgelte nach dem Stückgutregeltarif und dem Kundensatz des Sammeladungsverkehrs für ausgewählte Gewichte und Entfernungen in DM (Tarifstand: 1. Nov. 1960)

Gewicht der Sendung in kg	Versand-art	Entfernung in km					
		50	100	250	500	1000	1500
20	Stückgut	2,1 ^a	2,6	3,7	5,1	6,6	7,4
	Sammelgut	2,1	2,6	3,6	1,8	3,3	7,0
50	Stückgut	3,2	4,4	7,1	10,7	14,3	16,5
	Sammelgut	3,2	1,4	7,0	10,0	13,6	15,6
100	Stückgut	5,0	7,5	12,8	20,0	27,2	31,5
	Sammelgut	5,0	7,5	12,5	18,8	25,7	29,8
250	Stückgut	10,2	16,3	29,2	46,7	64,2	74,7
	Sammelgut	10,6	16,9	28,7	44,8	62,0	72,1
500	Stückgut	17,1	27,5	43,6	79,6	109,6	127,5
	Sammelgut	17,7	28,6	49,3	76,3	105,8	123,5
1.000	Stückgut	28,4	45,9	82,7	132,7	182,6	212,4
	Sammelgut	28,7	46,3	81,4	129,3	178,2	207,3
über)	Stückgut	2,63 ^b	4,23	7,59	12,16	16,72	19,44
1.000)	Sammelgut	2,63	4,23	7,50	11,96	16,46	19,16

^a Beförderungsentgelt pro Sendung

^b Beförderungsentgelt pro 100 kg der Sendung

Quelle: Pohl, Hans, a. a. O., Abschnitt III und IV

¹ So auch Glahe in seiner Untersuchung: Die Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der Straße, a. a. O., S. 28

² Vgl. Ausführungen in § 8, S. 36 ff

Im Stückgutverkehr nach Ausnahmetarif regelt der Sammelladungstarif die preislichen Beziehungen zwischen Spediteur und Frachtführer. Die sog. Kundensätze fixieren das Entgelt, das der Verlader für die Beförderung im Spediteursammelgutverkehr zu entrichten hat. Mit dem Kundensatz sind die Kosten für die örtliche Sammlung abgegolten¹. Da der Kundensatz das gleiche Niveau wie der Stückgutregeltarif hat bzw. etwas - wenn auch nicht nennenswert - darüber oder darunter liegt (siehe Tabelle 6), sparen die Verloader, die ihre Stückgutsendungen in eine Sammelladung einbringen, ganz bzw. weitgehend die Rollgebühren in den Empfangsorten ein.

Im Sammelgutverkehr sind die Rollgebühren bei der Verteilung Festpreise². Im Stückgutverkehr nach Ausnahmetarif entfallen also jene preislichen Manipulationsmöglichkeiten, wie wir sie oben für den Stückgutverkehr nach Regeltarif feststellen konnten. Auf die Wahl des Verkehrsträgers haben die Preise, die der Spediteur dem Frachtführer zahlen und dem Kunden berechnen muß, grundsätzlich keinen Einfluß. Im Sammelgutverkehr herrscht absolute Preisneutralität des Wettbewerbs.

Einen weiteren Ansatzpunkt für einen Preiswettbewerb stellt die tarifliche Differenzierung des Stückgutverkehrs nach Regel- und Ausnahmetarifen dar. In allen Fällen, in denen ein Verlader nicht die Möglichkeit hat, seine Sendung sowohl in eine Sammelladung auf der Schiene als auch in eine Sammelladung auf der Straße einzubringen, ihm also nur ein Kraftwagen- oder Bundesbahnspediteur auf der Angebotsseite zur Verfügung steht, wird von vornherein ein preisliches Element in den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern getragen. Um diese preisliche Komponente des Wettbewerbs zu eliminieren, müßte der Verkehrsträger, der nicht durch einen Sammelspediteur am Versandort vertreten ist, folglich die Beförderung nur nach Regeltarif vornehmen kann, zumindest auf das Rollgeld bei der Sammlung verzichten. Für den Spediteur, der dem Verlader am Versandort allein zur Verfügung steht, waren bei der Wahl des Frachtführers zwar nur qualitative Faktoren bestimmend, für den Verlader setzt seine Entscheidung jedoch ein preisliches Datum.

Aus der Sicht der Verloader können sich also folgende preisliche Differenzen im Angebot der Verkehrsträger ergeben:

1. Im Stückgutverkehr nach Regeltarif lasten die Verkehrsträger die Rollgebühren in unterschiedlicher Weise an.
2. Als Sammelgutspediteur bietet sich nur ein Kraftwagen- oder Bundesbahnspediteur an, und der konkurrierende Verkehrsträger ist nicht bereit, kompensatorische Zugeständnisse bei der Erhebung der Rollgebühren zu machen.

¹ Vgl. Pohl, Hans, a. a. O., Abschnitt IV

² Vgl. Pohl, Hans, a. a. O., Abschnitt I

Aber wie gesagt, das sind nur Ansatzpunkte für einen Preiswettbewerb im Stückgutverkehr, nicht mehr. Dem Preis kann als Wettbewerbskategorie keine entscheidende Bedeutung zukommen, dafür ist der preispolitische Spielraum nicht groß genug. Das Beförderungsentgelt ist, wenn es als Wahlkriterium wettbewerbswirksam wird, nur ein Faktor unter anderen.

§ 6 Unternehmensbefragungen als Grundlage der Untersuchung

Die Untersuchung der Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers basiert auf Unternehmensbefragungen der verladenden Wirtschaft, die der Verfasser im südlichen Niedersachsen durchgeführt hat. Dieser Paragraph befaßt sich mit der formalen Seite der Befragungen.

Die Wettbewerbslage der Verkehrsträger wird durch ihre spezifischen Angebotsstrukturen bestimmt. Unter "Angebotsstruktur" verstehen wir den Inbegriff aller qualitativen und preislichen Elemente, aus denen sich das Angebot der Verkehrsträger zusammensetzt. Soweit die Angebotsstrukturen in bezug auf bestimmte qualitative und/oder preisliche Elemente differieren, ergeben sich für den Wettbewerb der Verkehrsträger Ansatzpunkte. Auf Grund der weitgehenden Preisneutralität des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße im Güterverkehr im allgemeinen und im Stückgutverkehr im besonderen werden diese Angebotsdifferenzen vorwiegend auf der qualitativen Ebene liegen. Preisliche Angebotsdifferenzen werden, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße basiert zwar auf den differierenden Angebotsstrukturen der Verkehrsträger, aber die ökonomische Relevanz dieser Angebotsdifferenzen für die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger ergibt sich erst aus der Bedeutung, die ihnen von der verladenden Wirtschaft bei der Wahl des Verkehrsträgers zugemessen wird. Ansatzpunkt für die Herausarbeitung der Faktoren, die die Wettbewerbsstellung von Schiene und Straße bestimmen, können deshalb nur die Stückguttransporte nachfragenden Betriebe sein. Eine Untersuchung, die von der Angebotsseite ausginge, würde der Fragestellung nicht gerecht werden.

Die Bedeutung, die den qualitativen und preislichen Differenzen zwischen den Angebotsstrukturen der Verkehrsträger von der verladenden Wirtschaft bei der Wahl des Verkehrsträgers zugemessen wird, wird von Betrieb zu Betrieb, sogar von Sendung zu Sendung eines Betriebes variieren. Ein qualitativer Unterschied der Angebotsstrukturen, der für den einen Betrieb eine entscheidende Bedeutung hat, braucht bei einem anderen Betrieb überhaupt keine Rolle zu spielen. Differieren z. B. die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf die Verpackungskosten, die beim Transport zum Schutze der Sendung erforderlich sind, so kann das für einen Betrieb, der seine Produkte vorwiegend im Inland absetzt, bei

der Wahl des Verkehrsträgers von großer Bedeutung sein, während es für einen Betrieb, der seine Produkte weitgehend nach Übersee exportiert, völlig irrelevant ist, da wegen des Schiffstransportes auf die Verpackung weder ganz noch teilweise verzichtet werden kann. Das gleiche trifft für preisliche Unterschiede zwischen den Angebotsstrukturen der Verkehrsträger zu. Da der Verzicht auf Rollgeld bzw. die Einräumung des Sammeladungstarifs auf individuellen Abmachungen zwischen Verkehrsträger und Verloader beruhen, wird die Bedeutung der Preiskomponente des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße für die einzelnen Betriebe unterschiedlich sein. Es wird Betriebe geben, denen beide Verkehrsträger diese Preisnachlässe zu gewähren bereit sind, andere, denen beide Verkehrsträger diese Vergünstigungen nicht zugestehen wollen, und schließlich Betriebe, denen nur ein Verkehrsträger diese Preisnachlässe einzuräumen bereit ist. Nur im letzten Fall differieren die Angebotsstrukturen in bezug auf das für die Transportleistung zu entrichtende Beförderungsentgelt.

Erst die Untersuchung einer Vielzahl von Betrieben gibt also einen Aufschluß darüber, welche qualitativen und preislichen Unterschiede zwischen den Angebotsstrukturen bei der Wahl des Verkehrsträgers eine Rolle spielen und wie groß ihre Bedeutung als nachfragerrelevante Faktoren ist. Dabei manifestiert sich die Bedeutung der nachfragerrelevanten Faktoren für die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger darin, wie viele der insgesamt untersuchten Betriebe ihnen bei der Wahl des Verkehrsträgers Bedeutung zumessen und wie groß ihr Gewicht ist, wenn mehrere Faktoren bei der Wahl eine Rolle spielen.

Unsere Befragungsaktion wurde in Form von Interviews durchgeführt. Wir haben uns für persönliche Befragungen entschieden, weil bei einer schriftlichen Auskunftserteilung mit erheblichen Widerständen gerechnet werden mußte¹. Eine derartige Befragungsaktion erschien also von vornherein wenig erfolgversprechend.

Dazu kam noch, daß eine persönliche Befragungsaktion die Möglichkeit bot, den Untersuchungsgegenstand in seiner ganzen Komplexität zu durchleuchten. Es ging uns bei unseren empirischen Erhebungen nämlich nicht nur um die Bestimmung der nachfragerrelevanten Faktoren und ihrer Bedeutung. Wir wollten auch eine Vorstellung von den Angebotsstrukturen der Verkehrsträger bekommen, die im Stückgutverkehr wesentlich vielschichtiger sind als im Wagenladungsverkehr. Das war aber nur in ausführlichen Gesprächen mit den Versandleitern der Betriebe möglich. Eine schriftliche Befragungsaktion, die sich notwendigerweise auf eine Reihe von Fragen beschränken muß, hätte das nicht geleistet.

¹ Wir konnten auf Erfahrungen zurückgreifen, die das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster in dieser Hinsicht bei früheren Gelegenheiten gemacht hat.

Eine mündliche Befragungsaktion, die nur von einem einzelnen Interviewer durchgeführt werden konnte, mußte regional begrenzt werden. Für das südliche Niedersachsen als Untersuchungsgebiet sprachen 1) seine Industriestruktur und 2) seine verkehrsgeographische Lage.

Ad 1: In Südniedersachsen haben zahlreiche Betriebe der verarbeitenden Industrie ihren Standort, die den Versand ihrer Produkte vorwiegend im Stückgutverkehr vornehmen. Fast alle Industriegruppen der verarbeitenden Industrie sind vertreten. Die Betriebsgrößen variieren von zehn bis mehreren tausend Beschäftigten, allerdings geben Klein- und Mittelbetriebe der Industrie das Gepräge. Im südlichen Niedersachsen gibt es zwar keine ausgesprochenen Ballungszentren, aber deutlich ist neben einer weiten Streuung der Standorte eine gewisse räumliche Konzentration zu erkennen. Die verarbeitende Industrie Südniedersachsens weist also hinsichtlich der vertretenen Industriegruppen, der Betriebsgrößen und der räumlichen Verteilung eine heterogene Struktur auf.

Ad 2: Nach Norden und Süden sind die Verkehrsverbindungen für beide Verkehrsträger gleich günstig (Nord-Südstrecke der Deutschen Bundesbahn; Autobahn). In westlicher Richtung verfügen beide Verkehrsträger nur über relativ ungünstige Relationen. Nach Osten findet aus politischen Gründen kein Austausch statt. In dieser Hinsicht stehen also Schiene und Straße unter gleichen Bedingungen im Wettbewerb.

Die heterogene Struktur der südniedersächsischen Industrie hinsichtlich der vertretenen Industriegruppen, der Betriebsgrößen und der räumlichen Verteilung der in diesem Gebiet ansässigen Betriebe spiegelt sich auch in unseren Befragungen wider. Soweit diese Strukturelemente die Untersuchungsergebnisse beeinflussen, ist also eine einseitige Einwirkung ausgeschlossen. Da es uns bei den quantitativ fixierten Ergebnissen zudem nur auf die Größenordnung ankommt, darf u. E. den Untersuchungsergebnissen eine grundsätzliche Bedeutung beigemessen werden.

Für die von uns untersuchten Betriebe (insgesamt 111) ergibt sich in bezug auf die Industriegruppenzugehörigkeit (1), Betriebsgröße (2) und räumliche Verteilung (3) folgendes Bild:

(1) Industriegruppe	Anzahl der Betriebe
Maschinenbau	17
Textil	15
Papierverarbeitung	11
Elektrotechnik	10
Holzverarbeitung	9
Feinmechanik und Optik	8
Eisen-, Stahl- und Tempergießerei	6
Eisen-, Stahl-, Blech- und Metallwaren	5
Gummi- und Asbestverarbeitung	5

(1) Fortsetzung

Feinkeramik	5
Bekleidung	3
Glas und Glaswaren	3
Lederverarbeitung	3
Sonstige Industriegruppen (mit zwei oder weniger Betrieben vertreten)	11

(2) Betriebs-

größe in	10	51	101	201	301	401	501	751	über
Beschäf-	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	
tigten :	50	100	200	300	400	500	750	1000	1000

Anzahl der									
Betriebe:	0	21	26	14	8	9	13	9	11

(3) Standort

Anzahl der Betriebe

Göttingen	20
Hameln	19
Hildesheim	10
Alfeld	9
Einbeck	8
Osterode	6
Hann. Münden	6
Northeim	4
Sonstige Standorte (mit drei oder weniger Betrieben vertreten)	29

Unseren empirischen Erhebungen lag ein Fragebogen zugrunde, dessen Muster unten wiedergegeben wird. Der Fragebogen diente als Leitfaden und Protokoll unserer Interviews. Eine tabellarische Zusammenfassung der auf diese Weise festgehaltenen Untersuchungsergebnisse findet sich im Anhang.

Fragebogen zur Untersuchung der Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers im gewerblichen Stückgutverkehr

1. Welcher Industriegruppe gehört Ihr Betrieb an?
2. Wie viele Personen beschäftigt Ihr Betrieb?
3. Wie sieht die geographische Struktur Ihres Stückgutversandes aus (stark gestreut, teilweise gestreut, wenig gestreut)?
4. Wie hoch ist das typische Gewicht bzw. das Durchschnittsgewicht Ihrer Stückgutsendungen (geschätzte Größen genügen)?

5. Welchen Anteil hat der gewerbliche Güterkraftverkehr an Ihrem Gesamtversand (geschätzte Größen genügen)?
6. Welche Faktoren spielen bei der Wahl des Verkehrsträgers eine Rolle?
 - a) Beförderungsdauer
 - b) Verpackungskosten
 - c) Umladungskosten
 - d) Beförderungsentgelt
 - e) Service
 - f) Sonstige Gründe
7. Welchem Faktor kommt bei der Wahl eine entscheidende Bedeutung zu?
 - a) Beförderungsdauer
 - b) Verpackungskosten
 - c) Umladungskosten
 - d) Beförderungsentgelt
 - e) Service
 - f) Sonstige Gründe
8. Mit welchem Verkehrsträger nehmen Sie Ihren Stückgutversand
 - a) im Knotenpunktverkehr und b) im Streuverkehr vor?
9. Welchen Verkehrsträger bevorzugen Sie für den Versand nach Hamburg?
10. Haben Sie die Erfahrung gemacht, daß der Kraftwagenspediteur die Beförderung unlukrativer Stückgutsendungen ablehnt?

§ 7 Die nachfragerrelevanten Faktoren im gewerblichen Stückgutverkehr

Unsere Untersuchung der Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers im gewerblichen Stückgutverkehr hatte das in der Tabelle 7 zusammengefaßte Ergebnis. Bei der Auswertung der Befragungen wurden nur solche Betriebe berücksichtigt, um deren Stückgutversand die Verkehrsträger effektiv konkurrieren, d. h. Betriebe, für deren Versand sich der Güterkraftverkehr bei dem gegenwärtigen Tarifniveau nicht interessiert, wurden vernachlässigt. Die Bereiche des Stückgutgeschäfts, für die nur ein latentes Konkurrenzverhältnis von Schiene und Straße vorliegt, sollen uns zunächst nicht interessieren. Auf das Problem der Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs und das damit zusammenhängende Problem der Beförderungspflicht der Deutschen Bundesbahn werden wir später ausführlich zurückkommen¹.

Bei rund 80 v. H. der untersuchten Betriebe beeinflussen mehrere Faktoren die Wahl des Verkehrsträgers². In diesen Fällen läßt sich die Bedeutung dieser Wahlkriterien für die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger nur bestimmen, wenn es gelingt, das Gewicht der einzelnen Fak-

¹ Vgl. dazu Einführung zu Kap. 4, S. 56 und § 14, S. 60 ff

² Siehe Tabelle im Anhang, Zeile 6/7

toren, das ihnen bei der Wahl zukommt, in etwa zu fixieren. Spielen z.B. bei der Wahl drei Faktoren eine Rolle, wobei ein Faktor dominiert, dann ist es offensichtlich nicht vertretbar, jedem Faktor in bezug auf die Bedeutung, die er für die Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger hat, das gleiche Gewicht zuzumessen. Eine in dieser Hinsicht exakte Bewertung der Faktoren ist allerdings nicht möglich. Um zumindest aber eine approximative Lösung des Problems zu geben, haben wir die von uns erfaßten Betriebe nicht nur daraufhin untersucht, welche Faktoren bei der Wahl überhaupt eine Rolle spielen, sondern auch, welcher Faktor letztlich für die Wahl entscheidend ist.

Tabelle 7 : Die Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers im gewerblichen Stückgutverkehr^a.

Die Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers	Anzahl der Betriebe, deren Wahl durch die nebenstehenden Faktoren beeinflusst wird, in v. H. der insgesamt erfaßten Betriebe	Anzahl der Betriebe, die den nebenstehenden Faktoren bei der Wahl eine entscheidende Bedeutung beimessen, in v. H. der insgesamt erfaßten Betriebe
Beförderungsdauer	94,4	77,7
Verpackungskosten	46,3	9,3
Umladungskosten	6,5	4,6
Beförderungsentgelt	43,5	2,8
Service	44,4	0
Sonstige Gründe ^b	14,8	5,6

^a Es handelt sich um die Auswertung von 108 Unternehmungsbefragungen.
Mehr dazu: Siehe Tabelle im Anhang

^b Siehe Tabelle im Anhang, Zeile 6/7 f

Zum Vergleich sind in Tabelle 8 die entsprechenden Ergebnisse für den Wagenladungsverkehr wiedergegeben. Es handelt sich dabei um Ergebnisse einer Befragung, die Glahe im Rahmen seiner Untersuchung über die Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der Straße durchgeführt hat. Die Untersuchung von Glahe bezieht sich zwar nicht expressis verbis, wohl aber dem Inhalte nach auf den Wagenladungsverkehr.

Tabelle 8 : Die Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers im Wagenladungsverkehr^a.

Die Bestimmungsgründe für die Wahl des Verkehrsträgers	Anzahl der Betriebe, deren Wahl durch die nebenstehenden Faktoren beeinflusst wird, in v. H. der insgesamt erfaßten Betriebe ^b .
Schnelligkeit der Anlieferung	62
Termingerechte Anlieferung	52
An- und Abfuhrkosten	18
Umladekosten	33
Ersparnis an Verpackung	31
Leerguttransport	20
Bruchempfindlichkeit des Gutes	15

^a Nicht berücksichtigt wurde der Massengutverkehr. Die in der Tabelle enthaltenen Angaben beziehen sich auf den Versand.

^b Insgesamt wurden von Glahe 60 Betriebe untersucht.

Quelle: Glahe, W., a. a. O., S. 17

Wie die Tabelle 7 ergibt, kommt dem Faktor "Beförderungsdauer" im gewerblichen Stückgutverkehr eine überragende Bedeutung zu. Fast jeder Betrieb berücksichtigt bei der Wahl des Verkehrsträgers diesen Faktor und bei ungefähr drei von vier Betrieben ist er das entscheidende Wahlkriterium.

Im Wagenladungsverkehr dominiert der Zeitfaktor bei weitem nicht so wie im Stückgutversand. In diesem Sektor des Güterverkehrs wird neben der Beförderungsdauer insbesondere der dem Lastkraftwagen immer mögliche umladungsfreie Haus-Haus-Verkehr oft dann eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Verkehrsträgers spielen, wenn der Schienentransport nicht über beiderseitigen Gleisanschluß abgewickelt werden kann¹.

Unter Beförderungsdauer ist die Zeit zu verstehen, die eine Stückgutsendung vom Versender bis zum Empfänger braucht. Die Eisenbahn hat dafür den Begriff "Laufzeit" geprägt. Allerdings ist der Zeitfaktor, wie wir ihn definiert haben, etwas weiter gefaßt. Bei dem Begriff "Laufzeit" han-

¹ Tabelle 8 läßt das nicht erkennen, da Glahe lediglich die Frage untersucht hat, welche Faktoren die Wahl des Verkehrsträgers beeinflussen und auf den Versuch einer Gewichtung der Faktoren verzichtet hat. Auf S. 60 seiner Untersuchung deutet Glahe das an, wenn er schreibt: "Ist der Empfänger und (oder) Absender ohne Gleisanschluß, genügt oft die Einbeziehung der Verpackungskosten, der An- und Abfuhrkosten sowie der Umladekosten in den Kostenvergleich, um die Entscheidung treffen zu können."

delt es sich um die Zeit, die das Stückgut von der Versandstation bis zur Empfangsstation benötigt. Bei unserer Definition umfaßt der Faktor "Beförderungsdauer" auch noch den zeitlichen Aufwand für die örtliche Abholung und Zustellung der Sendungen.

Entscheidend für die Verlader ist nicht nur, in welcher Zeit ein Verkehrsträger den Versand üblicherweise durchführt, sondern auch, wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, daß die normale Beförderungsdauer nicht überschritten wird. Voraussetzung für die Verbindlichkeit der Beförderungszeiten ist, daß die Abwicklung des Stückgutverkehrs für jede Relation zeitlich eindeutig determiniert ist, d.h. daß die Verkehrsträger in der Lage sind, verbindliche Beförderungszeiten zu offerieren und keine organisatorisch und/oder technisch bedingte Unregelmäßigkeiten diese gefährden. Die Verbindlichkeit der Beförderungsdauer gewinnt insbesondere dann an Bedeutung, wenn Termine auf jeden Fall eingehalten werden müssen, wie z.B. im Exportgeschäft nach Übersee. Beim Exportgeschäft nach Übersee schreibt gewöhnlich der Kunde vor, mit welchem Linienschiff der Seetransport vorgenommen werden soll. Streuen die Beförderungszeiten der Verkehrsträger für die Relationen nach den Überseehäfen, so ist für den Verlader nicht die typische, sondern die ungünstigste Beförderungsdauer relevant.

Gegenüber dem Faktor "Beförderungsdauer" spielen die übrigen nachfragerelevanten Faktoren nur eine untergeordnete Rolle. Auffallend ist insbesondere die geringe Bedeutung des Faktors "Umladekosten". Allerdings hat dieser Faktor in den Fällen, in denen er ein Wahlkriterium darstellt, oft eine entscheidende Bedeutung.

Den Faktor "Verpackungskosten" bezieht fast jeder zweite Verlader in sein Kalkül mit ein, aber nur jeder zehnte mißt ihm eine entscheidende Bedeutung zu, obgleich der Verpackungsaufwand im Stückgutverkehr einen nicht unwesentlichen Anteil an den gesamten Beförderungskosten hat.

Der Faktor "Beförderungsentgelt" spielt ebenfalls für jeden zweiten Betrieb bei der Wahl des Verkehrsträgers eine Rolle, aber ungefähr nur jeder vierzigste sieht in ihm ein entscheidendes Wahlkriterium. Eine wesentliche Bedeutung kommt also der Preiskomponente des Wettbewerbs im Stückgutverkehr nicht zu.

Unter dem Begriff "Service" haben wir alle Faktoren zusammengefaßt, die auf Grund der unterschiedlichen Anpassungsfähigkeit und -willigkeit der Verkehrsträger an individuelle betriebliche Wünsche bei der Wahl eine Rolle spielen. Der unterschiedliche Kundendienst der Verkehrsträger stellt zwar auch für jeden zweiten Betrieb ein Wahlkriterium dar, aber eine entscheidende Bedeutung hat dieser Faktor in keinem Fall.

Daneben spielen noch zahlreiche andere Faktoren eine Rolle, die im Ein-

zelfall oft eine entscheidende Bedeutung haben, für die Wahl des Verkehrsträgers jedoch nicht typisch sind. In dieser Hinsicht ist insbesondere von Bedeutung, daß die Deutsche Bundesbahn ein wichtiger Kunde des Betriebes ist¹. Zum Teil sind es Imponderabilien, die irrationalen Verhalten entspringen. Auf dieser Ebene liegt z. B. das Argument, daß der Betrieb bundesbahntreu sei, daß dafür jedoch keine stichhaltigen Gründe angegeben werden könnten. Aber wie gesagt, das sind keine typischen Bestimmungsgründe. Wir brauchen uns mit ihnen deshalb hier und in der weiteren Untersuchung nicht näher zu befassen².

Zum Schluß dieses Paragraphen wollen wir noch kurz auf die Gründe für die große Bedeutung des Faktors "Beförderungsdauer" eingehen, die dieser bei der Wahl des Verkehrsträgers im allgemeinen und im Stückgutverkehr im besonderen hat.

Bei unseren Befragungen sind wir immer wieder auf das Argument gestoßen, daß der Kunde die Ware so schnell wie möglich haben will. Für den Kunden ist dabei der Zeitpunkt entscheidend, zu dem er über die Ware verfügen kann. Das aber heißt, daß die Beförderungszeiten der Verkehrsträger ein integraler Bestandteil der Lieferfristen sind. In allen Fällen, in denen der Kunde auf kurze Lieferfristen Wert legt, wird deshalb jeweils der Verkehrsträger vorgezogen, der den Versand am schnellsten durchführt.

Mit der Frage, warum die Beförderungsdauer als nachfragerrelevanter Faktor eine solche große Bedeutung hat, hat sich insbesondere Glahe eingehend befaßt³. Er untersucht den Zusammenhang, der zwischen den Kosten der Lagerhaltung auf der einen Seite und der Transportdauer auf der anderen Seite besteht. Er geht davon aus, daß der Gütertransport zwischen dem Lager am Versandort und dem am Empfangsort steht. Mit Verfahren der Lagerhaltungskontrolle weist er nach, "daß die Höhe des Mindestlagers und damit die Höhe der Durchschnittskosten über eine Lagerperiode eine wachsende Funktion der Transportdauer ist"⁴.

Die Lagerkosten bestehen aus den Kosten für den Lagerraum und für die Lagerverwaltung sowie aus den Kosten für die Zinsen und das Risiko⁵ des in das Warenlager investierten Kapitals. Je höher der Wert der Waren ist, desto größer sind die Kosten für die Zinsen und für das Risiko des investierten Kapitals. Je hochwertiger also die Waren sind, um so größere

¹ Siehe Tabelle im Anhang, Fußnoten 14 bis 16

² Mehr dazu: Glahe, W., a. a. O., S. 72 ff

³ Glahe, W., a. a. O., S. 44 ff. Weiter: Feindler, R., Der Einfluß des Verkehrsmittels auf die Lager- und Vorratshaltung, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg. 7, 1955, S. 300 ff

⁴ Glahe, W., a. a. O., S. 59

⁵ Verderb und Beschädigung der Waren, Modeschwankungen, technischer Fortschritt etc.

Bedeutung kommt der Beförderungsdauer als nachfragerrelevantem Faktor zu.

Unter diesen Umständen kann es auch nicht überraschen, daß die Beförderungsdauer als nachfragerrelevanter Faktor im Stückgutverkehr eine wesentlich größere Bedeutung hat als im Wagenladungsverkehr. Stückgüter sind in der Regel hochwertige Produkte, die als Wagenladung der Klasse A/B angehören. Im Wagenladungsverkehr auf Schiene und Straße¹ nach Regeltarif betrug im Jahre 1959 der Anteil der Klasse A/B 23,2 v. H. der insgesamt beförderten Mengen².

Glahes Untersuchung läßt auch deutlich erkennen, daß es sich bei der großen Bedeutung, die dem Zeitfaktor bei der Wahl des Verkehrsträgers im allgemeinen und im Stückgutverkehr im besonderen zukommt, um ein strukturelles Phänomen handelt. Also selbst wenn sich die Konjunktur einmal stark abschwächen sollte, würde das keinen entscheidenden Einfluß auf die Bedeutung der Beförderungsdauer als nachfragerrelevanten Faktor haben.

¹ Gewerblicher Güterfernverkehr und Werkfernverkehr

² Zur Berechnung wurden folgende Quellen benutzt: Die Bundesbahn, Jg. 1960, Tab.: Gütertarifergebnisse der Eisenbahnen, S. 905/906/907, und: Der Fernverkehr mit Lastkraftwagen im Jahre 1959 in seiner Gesamtleistung und Entwicklung, Gemeinsamer Bericht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, hrsg. von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Köln, 1961, S. 40.

Drittes Kapitel

DIE ANGEBOTSTRUKTUREN DER VERKEHRSTRÄGER IN BEZUG AUF DIE NACHFRAGERELEVANTEN FAKTOREN¹

§ 8 Die Abwicklung des Stückgutverkehrs auf Schiene und Straße

Bevor wir im einzelnen die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf die nachfragerrelevanten Faktoren untersuchen, wollen wir eine grundlegende Darstellung der Abwicklung des Stückgutverkehrs auf Schiene und Straße geben. Dadurch wird das Verständnis unserer weiteren Ausführungen erleichtert.

Stückgutsendungen sind relativ kleine Sendungen². Erst eine Vielzahl von Sendungen ergibt eine die Rentabilität gewährleistende Kapazitätsauslastung der im Stückgutverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge bzw. Waggons. Im Stückgutverkehr bildet deshalb die organisatorische Zusammenfassung der Sendungen zu einer Wagenladung und ihre damit verbundene stationäre Behandlung³ einen wesentlichen Bestandteil der Produktionsfunktion. Dieser Tatbestand gibt dem Stückgutverkehr im allgemeinen und auf der Straße im besonderen sein charakteristisches Gepräge.

Für die organisatorische Zusammenfassung der Stückgutsendungen bieten sich zwei Möglichkeiten an:

1. Für jede Relation werden die Sendungen so lange gesammelt, bis sich eine die Rentabilität gewährleistende Kapazitätsauslastung ergibt. Das bedeutet, daß die durchschnittliche Beförderungsdauer⁴ um so größer ist,

¹ Die Ausführungen in diesem Kapitel basieren u. a. auf persönlichen Studien des Stückgutverkehrs auf Schiene und Straße und auf Auskünften der verladenden Wirtschaft.

² Vgl. dazu § 2, S. 11 ff und Tabelle im Anhang, Zeile 4

³ Im wesentlichen Ver- und Entladung der Stückgüter, gegebenenfalls Umladungen. Umladungen sind immer dann erforderlich, wenn sich die Zielstation der aus Stückgutsendungen zusammengesetzten Wagenladung nicht mit den Zielstationen der einzelnen Sendungen deckt.

⁴ Zur Erläuterung des Begriffs "durchschnittliche Beförderungsdauer" ein Beispiel: Das Stückgutaufkommen für eine bestimmte Relation sei so groß, daß einmal in der Woche eine Wagenladung zusammengestellt werden kann. Unterstellt man, daß die Wagenladung noch am Tage ihrer Zusammenstellung den Bestimmungsort erreicht, dann beträgt die ungünstigste Beförderungsdauer etwa eine Woche (Sendungen, die unmittelbar nach der Zusammenstellung der letzten Wagenladung aufgeliefert werden) und die günstigste etwa einen Tag (Sendungen, die kurz vor der Zusammenstellung der nächsten Wagenladung aufgeliefert werden), während die durchschnittliche Beförderungsdauer etwa eine halbe Woche beträgt.

je weniger Stückgut pro Zeitperiode für die betreffenden Relationen anfällt. Will man die durchschnittliche Beförderungsdauer unabhängig von der Verkehrsdichte fixieren, dann geht das nur auf Kosten der Kapazitätsauslastung und damit bei gegebenen Tarifsätzen auf Kosten der Rentabilität.

2. Sendungen mit verschiedenen, jedoch in der gleichen Richtung liegenden Bestimmungsorten werden zu einer Wagenladung zusammengefaßt. Allerdings müssen dann die Stückgutsendungen auf der Zielstation der Wagenladung umgeladen, d. h. mit anderen Sendungen zu einer neuen Wagenladung zusammengestellt werden. Dieser Prozeß kann sich eventuell mehrere Male wiederholen. Er ist erst dann abgeschlossen, wenn sich die Zielstationen von Stückgutsendung und Wagenladung decken. Für den auf diese Weise durchgeführten Stückgutverkehr erhöhen sich die Beförderungskosten um den zusätzlichen Aufwand für die unterwegs erforderlichen Umladungen.

Die unter 1. dargestellte Abwicklung des Stückgutverkehrs bietet sich an für die Relationen zwischen den sogenannten Hauptplätzen, d. h. Orten, in denen sich das Stückgutaufkommen im Versand und/oder Empfang konzentriert (in der geläufigen Terminologie: Knotenpunktverkehr). Auf diesen Relationen ist die Nachfrage nach Stückguttransporten so groß, daß täglich, zumindest aber mehrmals in der Woche eine Wagenladung zusammengestellt werden kann.

Die unter 2. dargestellte Abwicklung des Stückgutverkehrs bietet sich an für die Relationen von und zu den sogenannten Nebenplätzen, d. h. Orten mit geringem Stückgutaufkommen im Versand und Empfang (in der geläufigen Terminologie: Flächenverkehr). Für diese Relationen ist die Nachfrage nach Stückguttransporten so gering, daß die unter 1. dargestellte Abwicklung des Stückgutverkehrs zu durchschnittlichen Beförderungszeiten führen würde, die bei der großen Bedeutung, die der Zeitfaktor als Wahlkriterium hat, für die Verloader uninteressant wären.

Beide Verkehrsträger wickeln ihren Stückgutverkehr deshalb nach folgendem grundlegenden Organisationsschema ab: Das Stückgutaufkommen, das auf den Nebenplätzen anfällt, wird zu einer Wagenladung, deren Zielstation der nächstgelegene Hauptplatz ist, zusammengefaßt. Die Hauptplätze sind sozusagen die Sammelbecken, in denen das Stückgutaufkommen ihrer örtlichen und überörtlichen Einzugsbereiche zusammenläuft. An den Hauptplätzen werden die Sendungen nach ihren Bestimmungsorten sortiert und jeweils zu einer Wagenladung zusammengefaßt, deren Zielstation der Hauptplatz ist, in dessen Einzugsbereich die Bestimmungsorte der einzelnen Sendungen fallen. Die Verteilung der Sendungen erfolgt dann auf eine der Sammlung entsprechende Weise: Von allen auf den Hauptplätzen ankommenden Stückgütern werden jeweils wieder die Sendungen zu einer Wagenladung zusammengefaßt, die einen einheitlichen Bestimmungsort haben.

Im Rahmen dieses grundlegenden Organisationsschemas ergeben sich für die konkrete Abwicklung des Stückgutverkehrs auf Schiene und Straße Unterschiede teils gradueller, teils grundsätzlicher Art. Diese Unterschiede beruhen 1. auf den spezifischen Leistungsfähigkeiten der Verkehrsmittel Eisenbahn und Lastkraftwagen und 2. auf der Unternehmensstruktur der Verkehrsträger Schiene und Straße.

Ad 1: Zu den spezifischen Leistungsfähigkeiten des Lastkraftwagens gehört insbesondere seine räumliche und zeitliche Freizügigkeit. Er ist an keine Schienenstränge und an keine Fahrpläne gebunden. Ein dichtes Straßennetz steht ihm als Fahrweg zur Verfügung, und zeitlich wird er nur dadurch beschränkt, daß er sonntags einem gesetzlichen Fahrverbot unterliegt. Im Wagenladungsverkehr kann er diese offensichtlichen Vorzüge im Wettbewerb gegenüber der Eisenbahn zum Tragen bringen. Im Stückgutverkehr ist das bei weitem nicht in diesem Ausmaß möglich. In diesem Bereich des Güterverkehrs setzt die spezifische Produktionsfunktion dem Lastkraftwagen in bezug auf seine räumliche und zeitliche Freizügigkeit wesentlich engere Grenzen.

Da erst eine Vielzahl von Sendungen eine die Rentabilität gewährleistende Kapazitätsauslastung ergibt, kann der Stückgutverkehr auf der Straße nur als Linienverkehr betrieben, d.h. bestimmte Relationen müssen regelmäßig befahren werden. Die Bindung an feste Relationen und Fahrpläne ist besonders eng im Knotenpunktverkehr. Hier sind die Liniendienste durch die Frachtsammel- und Abfertigungsstellen an den Endpunkten eindeutig fixiert. Im Einzugsbereich der Knotenpunkte ist diese Bindung lokaler. Zwar wird auch die überörtliche Flächenerschließung als Linienverkehr durchgeführt, aber sie ist - von der Frachtsammelstelle am Knotenpunkt abgesehen - an keine stationäre Anlagen gebunden. Die Sendungen werden den Kunden direkt zugestellt bzw. vom Kunden direkt abgeholt.

Innerhalb dieser Linienverkehre spielt der umladungsfreie Haus-Haus-Verkehr nur eine untergeordnete Rolle. Die Regel ist der Umschlag auf den Frachtsammelstellen. Die im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeuge laufen nur zwischen den Knotenpunkten. Die örtliche und überörtliche Sammlung und Verteilung der Sendungen erfolgen mit Nahverkehrsfahrzeugen.

Bei der gegebenen Produktionsfunktion des Stückgutverkehrs ist die Trennung von Knotenpunktverkehr und Flächenerschließung ein Gebot des ökonomischen Kalküls. Trotz des in diesem Fall notwendigen Umschlags auf den Frachtsammelstellen der Knotenpunkte wäre es wesentlich aufwendiger, die Sammlung und Verteilung der Sendungen mit den im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeugen durchzuführen. Die Abwicklung des Stückgutverkehrs im umladungsfreien Haus-Haus-Verkehr würde dazu führen, daß die im Einzugsbereich der Knotenpunkte liegenden Nebenplätze von jedem der im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeuge angefahren werden müßten, während bei einem Umschlag auf den Frachtsammelstellen die Nebenplätze

jeweils nur von einem einzigen Fahrzeug bedient werden können.

Im Stückgutverkehr ist also der Lastkraftwagen genau wie die Eisenbahn an bestimmte Relationen und feste Fahrpläne gebunden. Aber da diese Bindung nicht technisch, sondern ökonomisch bedingt ist, hat die Straße im Gegensatz zur Schiene im Rahmen der zeitlich und räumlich festgelegten Liniendienste einen gewissen Spielraum: Abweichungen von den ständig befahrenen Linien sind technisch immer möglich und, wenn es sich um geringe Abweichungen und um relativ große Sendungen handelt, ökonomisch auch zu vertreten. Der Fahrplan muß bei der dominierenden Bedeutung, die die Beförderungsdauer als Wahlkriterium hat, zwar im großen und ganzen eingehalten werden, aber er stellt doch nicht ein so starres Schema dar wie der Güterfahrplan der Deutschen Bundesbahn. Die Liniendienste auf der Straße sind im wesentlichen nur auf die Erfordernisse des Stückgutverkehrs abgestimmt, bei der Deutschen Bundesbahn dagegen bildet der Stückgutverkehr nur einen von mehreren Geschäftszweigen des Unternehmens. Im Stückgutverkehr auf der Straße besteht deshalb im Gegensatz zum Stückgutverkehr auf der Schiene die Möglichkeit, ohne Rücksicht auf andere Verkehrszweige die Fahrpläne in den Grenzen, die wir oben aufgezeigt haben, den wechselnden Nachfragesituationen anzupassen.

Grundlegend unterscheidet sich die Abwicklung des Stückgutverkehrs auf Schiene und Straße in der Durchführung der Flächenerschließung. Hier kann der Lastkraftwagen seine spezifischen Leistungsfähigkeiten auch ökonomisch realisieren. Während auf der Straße die Sendungen dem Kunden direkt zugestellt bzw. direkt vom Kunden abgeholt werden, benötigt die Eisenbahn auf Grund ihrer technisch bedingten räumlichen Gebundenheit zur Flächenerschließung auf allen Nebenplätzen, die sie erfassen will, stationäre Anlagen zur Sammlung und Verteilung der Sendungen. Die Stückgüter werden vom bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer oder vom Verloader selbst zu den betreffenden Güterabfertigungen gebracht bzw. umgekehrt, von dem Rollfuhrunternehmer zugestellt oder vom Empfänger selbst abgeholt. Beim Stückgutverkehr auf der Schiene ist deshalb auf den Nebenplätzen ein zusätzlicher Umschlag notwendig.

Während also der Verkehrsträger Straße zur Durchführung des Stückgutverkehrs lediglich an den Knotenpunkten stationäre Anlagen benötigt, muß der Verkehrsträger Schiene das von ihm zu erfassende Gebiet mit einem dichten Netz von Güterabfertigungen überziehen. So wurden von der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1957 5.890 Güterabfertigungen (ohne Saarland) unterhalten, von denen aber rd. die Hälfte zusammen nur einen Anteil von 2 v. H. des Gesamtversandes (in t) hatte¹. Der Stückgutversand jeder zweiten Güterabfertigung war also relativ unbedeutend, sie mußte aber zur Flächenerschließung aufrechterhalten werden.

¹ Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 130/31 und Ausführungen in § 16, S. 69

Ad 2: Die Deutsche Bundesbahn umspannt als Großunternehmen mit ihrem Stückgutverkehr das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Auf der Straße ist es eine Vielzahl von Spediteuren, die auf eigene Rechnung das Stückgutgeschäft betreiben. Die Liniendienste der Spediteure sind räumlich begrenzt, d. h. jeder Spediteur bedient nur bestimmte Relationen. Das bedeutet, daß an der Beförderung von Sendungen, deren Bestimmungsorte außerhalb des Liniendienstes des Empfangsspediteurs liegen, zwei oder sogar mehrere Spediteure beteiligt sind.

In diesen Fällen setzt die reibungslose Abwicklung des Stückgutverkehrs auf der Straße voraus, daß die Liniendienste der einzelnen Spediteure ein zusammenhängendes Netz bilden, und zwar nicht nur in räumlicher, sondern auch in organisatorischer Hinsicht. Voraussetzung für die reibungslose Abwicklung des Stückgutverkehrs, der über den räumlich begrenzten Liniendienst eines einzelnen Spediteurs hinausgreift, ist also nicht nur, daß der Bestimmungsort auf der Straße überhaupt erreicht werden kann, sondern ebenso wichtig ist eine enge Zusammenarbeit der an der Beförderung beteiligten Spediteure.

§ 9 Die Angebotsstrukturen in bezug auf den Faktor "Beförderungsdauer" ¹

Im Stückgutversand zwischen den Hauptplätzen werden die Beförderungszeiten auf Schiene und Straße weitgehend durch die entsprechenden Angebotsstrukturen im Wagenladungsverkehr determiniert. Wie wir im vorhergehenden Paragraphen dargelegt haben, wird der Stückgutversand zwischen den Hauptplätzen ohne Umladungen von Station zu Station durchgeführt. Die Verkehrsdichte auf diesen Relationen ist so groß, daß trotzdem täglich (zumindest aber mehrmals in der Woche) eine Wagenladung zusammengestellt werden kann.

Mit den diesbezüglichen Angebotsstrukturen der Verkehrsträger im Wagenladungsverkehr hat sich eingehend Glahe beschäftigt². Die folgenden Ausführungen stützen sich u. a. auf seine Untersuchungsergebnisse.

¹ Die Analyse der Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf die nachfragerrelevanten Faktoren hat es im Stückgutverkehr mit einer sehr komplexen Materie zu tun. Im Stückgutverkehr sind die Angebotsstrukturen auf Grund der Tatsache, daß erst eine Vielzahl von Sendungen eine Wagenladung ergibt und dadurch die Abwicklung des Versandes entscheidend beeinflußt wird, wesentlich differenzierter als im Wagenladungsverkehr. Das trifft insbesondere für die Angebotsstrukturen in bezug auf die Beförderungsdauer zu. In dem folgenden wie auch in den weiteren Paragraphen dieses Kapitels müssen wir uns deshalb auf das Grundsätzliche beschränken, andernfalls würden wir uns in den Details verlieren.

² Vgl. Glahe, W., a. a. O., S. 18 ff

Glahe vergleicht die Beförderungszeiten für Lastkraftwagen und Güterwagen, nicht ganzer Güterzüge. Die Transportdauer rechnet er vom Zeitpunkt der fertigen Beladung bis zur Bereitstellung zur Entladung.

Entscheidende Komponente der Transportzeiten auf der Schiene sind die Unterwegsaufenthalte der Güterzüge und die Umstellungen der Güterwagen auf den Rangierbahnhöfen. Nach Pirath ergibt sich beim Lastlauf für die reine Fahrzeit ein relativer Anteil von 12,5 v. H. an der gesamten Laufzeit¹. Bei Durchgangsgüterzügen, also bei den Güterzügen, die zwischen den Knotenpunkten verkehren, sind die Unterwegsaufenthalte - wie der Name schon sagt - unbedeutend, bei den Nahgüterzügen nehmen sie dagegen eine beträchtliche Zeit in Anspruch. So beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Durchgangsgüterzüge ein Mehrfaches der Nahgüterzüge².

Umstellungen der Güterwagen sind immer dann erforderlich, wenn die Zielstation des Zuges nicht mit denen der einzelnen Güterwagen übereinstimmt. In diesen Fällen müssen die Güterwagen auf dem Bestimmungsbahnhof des Zuges an einen anderen Zug umrangiert werden. Inwieweit dadurch die Transportzeiten der Güterwagen beeinflußt werden, hängt von der Anzahl der Umstellungen und der Zeitspanne ab, die jeweils zwischen Ankunft und Abfahrt der betreffenden Züge liegt. Im Jahre 1950 wurde jeder Güterwagen durchschnittlich zweimal umgestellt, wobei jede Umstellung im Durchschnitt 6,5 Stunden in Anspruch nahm³.

Beim Lastkraftwagen beschränken sich die Unterwegsaufenthalte auf kurze Ruhepausen des Fahrpersonals. Geht man davon aus, daß die Reisegeschwindigkeit der Durchgangsgüterzüge in etwa der des Lastkraftwagens entspricht⁴, so ist die Deutsche Bundesbahn nur in den Fällen genau so schnell wie der Lastkraftwagen, in denen die Güterwagen nicht mit Nahgüterzügen gesammelt und/oder verteilt zu werden brauchen und unterwegs auch sonst keine Umstellungen notwendig sind. Da sich bei der Deutschen Bundesbahn betriebliche und verkehrliche Knotenpunkte in der Regel

¹ Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswissenschaft, zweite verbesserte Auflage, Berlin, Göttingen, Heidelberg, 1949, S. 186, Tab. 56

² Mehr dazu: Glahe, W., a. a. O., S. 21, Tabelle 3

³ Bittinger, O., Möglichkeiten zur Verringerung der Wagenübergangszeiten in den Rangierbahnhöfen, in: Die Bundesbahn, Jg. 1959, Heft 5, S. 195. Neuere Zahlen liegen nicht vor. Bei der Starrheit der technisch-organisatorischen Abwicklung des Schienentransportes darf allerdings unterstellt werden, daß sich die Zeit, die die Umstellungen pro Güterwagen durchschnittlich in Anspruch nehmen, in der Zwischenzeit nicht wesentlich geändert hat. Darauf deutet auch hin, daß nach Bittinger, O., a. a. O., S. 196, die Wagenumlaufzeiten seit 1950 ziemlich konstant geblieben sind.

⁴ Vgl. dazu: Glahe, W., a. a. O., S. 21, Tabelle 3

nicht decken, kommt das relativ selten vor¹.

Besonders gravierend sind die Unterwegsaufenthalte bzw. Umstellungen der Güterwagen für die Beförderungsdauer auf der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr. Fast jeder Güterzug der Deutschen Bundesbahn muß auf den betreffenden Grenzbahnhöfen aufgelöst werden. Nach entsprechender Grenzbehandlung² der einzelnen Güterwagen wird ein neuer Zug zusammengestellt. Jenseits der Grenze wird dieser Zug von der Nachbarverwaltung wieder aufgelöst und später in anderer Form neu gebildet. Diese Manipulationen der Güterwagen nehmen bis zu 24 Stunden in Anspruch. Beim Lastkraftwagentransport reduziert sich der Aufenthalt an der Grenze auf die Zeit, die zur Grenzbehandlung³ notwendig ist⁴.

Glahe hat für einige Relationen die Reisegeschwindigkeit für Güterwagen untersucht. Danach beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für Frachtgut 9 km/Std., für Eilgut 13,6 km/Std.. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für Lastkraftwagen gibt er mit 37 km/Std. an. Es handelt sich dabei um Auskünfte zweier Vertragsspediteure der Deutschen Bundesbahn⁵.

Die Reisegeschwindigkeiten der Güterwagen sind allerdings für die einzelnen Relationen starken Schwankungen unterworfen. Generell läßt sich sagen: Je größer die Versandweite ist, je kleiner also der Anteil der Entfernung ist, den der Güterwagen in Nahgüterzügen zurücklegt, desto geringer wird die zeitliche Überlegenheit des Lastkraftwagens sein. Besonders groß ist deshalb die zeitliche Überlegenheit des Lastkraftwagens auf den kurzen

¹ Vgl. dazu: Blassig, W., Güterzugdienst - Planung und Überwachung der Frachtenbeförderung zur Sicherstellung ihrer Zuverlässigkeit, in: Die Bundesbahn, Jg. 1961, Heft 5/6, S. 252

² Die Grenzbehandlung besteht aus: 1. Zollbehandlung, 2. Prüfung der Wagen, ob Zustand und Ladung den internationalen Abmachungen entsprechen, 3. wagentechnische Untersuchung durch Wagenmeister beider Verwaltungen, 4. Aufschreibungen über Wagenmieten, 5. statistische Aufschreibungen für Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr, 6. Untersuchungen der Veterinärpolizei und des Pflanzenschutzes.

³ Siehe Fußnote 2. Es entfallen die Ziffern 2. bis 4.

⁴ Vgl. Fülling, F., Probleme des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, in: Die Bundesbahn, Jg. 1961, Heft 7/8, S. 333 ff

⁵ Diese Werte können natürlich keinen Anspruch darauf erheben (wie Glahe selbst ausdrücklich betont), für die durchschnittliche Beförderungsdauer im Wagenladungsverkehr auf Schiene und Straße im strengen Sinne der statistischen Methodenlehre repräsentativ zu sein. Das trifft insbesondere für die Werte der Deutschen Bundesbahn zu, "weil es kaum möglich sein dürfte, die Vielzahl der möglichen Beförderungspläne für Güterwagen überhaupt zu übersehen" (Glahe, W., a. a. O., S. 19).

(bis 200 km) und mittleren Entfernungen (200 bis 400 km), während sie auf den weiten Entfernungen stark zusammenschrumpft. Ausnahmen sind allerdings immer möglich. So kann die Deutsche Bundesbahn auf den mittleren Distanzen dem Lastkraftwagen zumindest ebenbürtig, auf den weiten Entfernungen sogar überlegen sein. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die Güterwagen unterwegs nicht umgestellt zu werden brauchen.

Die Stückgutsendungen werden am Tage gesammelt und zu einer Wagenladung zusammengestellt bzw. entladen und verteilt. Das bedeutet, daß die eigentliche Beförderung frühestens gegen Abend beginnen und die Güterwagen bzw. Lastkraftwagen zumindest gegen Mittag entladen werden müssen, wenn die Verteilung noch am Tage der Ankunft stattfinden soll. Für den Transport von Sendungen, die am anderen Tage dem Empfänger zugestellt werden sollen, stehen also höchstens 18 Stunden zur Verfügung. Sendungen, deren Beförderung von Station zu Station länger dauert, können folglich erst einen Tag später verteilt werden, selbst wenn sie noch am vorhergehenden Tage zur Entladung bereitstehen. Auf der anderen Seite bedeutet das aber auch, daß es für die Zeit, die eine Sendung vom Versender bis zum Empfänger braucht, weitgehend irrelevant ist, ob die Beförderung von Station zu Station z. B. in 5 oder 10 Stunden bzw. 24 oder 36 Stunden stattfindet. In jedem Fall kann die Sendung erst einen bzw. zwei Tage nach der Auflieferung dem Empfänger zugestellt werden.

Unterstellen wir die Werte, die Glahe für die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von Güterwagen und Lastkraftwagen angibt, dann folgt daraus, daß sich auf den kurzen Entfernungen die zeitliche Überlegenheit des Lastkraftwagens in der Transportabwicklung auf die Beförderungszeiten im Stückgutverkehr praktisch nicht auswirken kann, zumindest geht der Versand auf der Straße nur um einige Stunden schneller vor sich als auf der Schiene. Soweit es sich aber um Entfernungen handelt, die die Deutsche Bundesbahn nicht mehr in 18 Stunden bewältigen kann, steigt der zeitliche Vorsprung des Lastkraftwagens sprunghaft auf einen Tag. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit des Lastkraftwagens von rd. 35 km/Std. können auf der Straße auf allen Relationen bis zu 400 km Entfernung die Sendungen am folgenden Tage zugestellt werden. Auf der Schiene dagegen ist die Zustellung für Versandweiten von ca. 200 bis 400 km erst einen Tag später möglich. Auf den weiten Entfernungen wird sich allerdings der zeitliche Vorsprung des Lastkraftwagens nicht mehr wesentlich vergrößern. Wie wir schon oben ausgeführt haben, nähert sich auf diesen Distanzen die Reisegeschwindigkeit der Güterwagen immer mehr der des Lastkraftwagens, ohne sie allerdings in der Regel zu erreichen. Also selbst wenn der Güterkraftverkehr die Hauptplätze nur jeden zweiten Tag bedient, die Deutsche Bundesbahn dagegen täglich, ergeben sich auf Schiene und Straße ab 200 km Versandweite noch die gleichen Beförderungszeiten.

Sind allerdings auf der Straße zwei oder mehrere Spediteure an der Be-

förderung beteiligt, dann ist die Deutsche Bundesbahn auch auf den mittleren und weiten Entfernungen genauso schnell wie oder sogar schneller als der Güterkraftverkehr. In diesen Fällen sind unterwegs Umladungen notwendig, die pro Umladung die Zustellung der Sendungen um einen Tag verzögern. Zwei oder mehrere Spediteure sind in der Regel auf den langen Distanzen, seitener auf den kurzen und mittleren Entfernungen an der Beförderung beteiligt.

Der Zeitaufwand für den Transport der Stückgutsendungen von Station zu Station stellt nur eine Komponente der Beförderungsdauer dar¹. In bezug auf die andere Komponente, nämlich den Zeitaufwand für die örtliche Sammlung und Verteilung, sowie für die Ver- und Entladung der Sendungen, weisen die Verkehrsträger allerdings keine wesentlichen Differenzen auf. Sowohl die örtliche Sammlung und Verteilung wie auch der Umschlag an den Frachtsammelstellen vollzieht sich bei der Deutschen Bundesbahn und den Kraftwagenspeditionen ungefähr in der gleichen Form. Graduelle Unterschiede können sich aus der Tatsache ergeben, daß die Kraftwagenspediteure ihre Sendungen mit eigenen Fahrzeugen zustellen, während sich die Deutsche Bundesbahn dazu eines Fremdunternehmers, des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers, bedient. Wie unsere Befragungen ergeben haben, handhabt der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer teilweise die Verteilung nachlässiger als der Kraftwagenspediteur, so daß sich die Zustellung bei der Deutschen Bundesbahn häufiger verzögert als bei der Kraftwagenspedition. Eine entscheidende Bedeutung kommt diesem Tatbestand allerdings nicht zu.

Soviel zu den Beförderungszeiten auf Schiene und Straße im Stückgutversand zwischen den Hauptplätzen. Wir werden später das Bild, das wir von den Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf den Zeitfaktor für diese Relationen entworfen haben, noch einer Korrektur unterziehen müssen. Zunächst jedoch zum Flächenverkehr:

Beim Flächenverkehr auf der Straße, also beim Stückgutversand von und zu bzw. zwischen den Nebenplätzen, hängt die zeitliche Qualität der Verkehrsbedienung entscheidend von der Verkehrsdichte ab. Konkreter: Wie oft die Kraftwagenspediteure die Nebenplätze anfahren, richtet sich danach, wie groß und wie weit gestreut das Stückgutaufkommen des zu erschließenden Gebietes ist. Von dem Ausmaß der räumlichen Streuung hängt die zeitliche Qualität des Flächenverkehrs insofern ab, als umso mehr Nebenplätze von einem Lastkraftwagen bedient werden können, je näher sie zusammenliegen. Andernfalls muß sich der Liniendienst zur Vermeidung größerer Umwege jeweils auf einen oder wenige Orte beschränken, so daß diese ceteris paribus seltener angefahren werden können. Die Kraftwagenspediteure haben zwar die Möglichkeit, die Kapazität der im Flächenverkehr eingesetzten Fahrzeuge dem Stückgutaufkommen anzupassen und auf diese Weise die zeitliche Qualität der Verkehrsbedienung unabhängig von der

¹ Vgl. Ausführungen in § 7, S. 30/31

Verkehrsdichte zu fixieren. Ihnen sind aber auch in dieser Hinsicht enge Grenzen gesetzt, da mit sinkender Nutzlast der Lastkraftwagen die Beförderungskosten pro Tonnenkilometer ansteigen. So sind z. B. die Kosten für das Fahrpersonal¹ völlig unabhängig von der Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge.

Die Kraftwagenspediteure orientieren sich also allein an ihren Rentabilitätsbewertungen: Die Erlöse der im Flächenverkehr produzierten Tonnentarifkilometer müssen die leistungsabhängigen Kosten decken. Dabei wird allerdings berücksichtigt, daß das Stückgutaufkommen der Nebenplätze im Versand und Empfang zur Auslastung des Knotenpunktverkehrs beiträgt (Zubringerfunktion des Flächenverkehrs).

Die Deutsche Bundesbahn ist dagegen nach § 74 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) verpflichtet, unabhängig von der Verkehrsdichte bestimmte Lieferfristen einzuhalten. Während die technisch-organisatorische Abwicklung des Schienenverkehrs die Untergrenze für die Beförderungszeiten der Deutschen Bundesbahn bildet, zieht der § 74 der EVO sozusagen die Obergrenze, die nicht überschritten werden darf. Im Stückgutversand zwischen den Hauptplätzen kommt diesen Vorschriften keine praktische Bedeutung zu, da auf diesen Relationen die Verkehrsdichte so groß ist, daß die effektiven Beförderungszeiten unter denen liegen, die der § 74 der EVO fordert. Im Flächenverkehr ist die Deutsche Bundesbahn gezwungen, zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lieferfristen jeden Platz unabhängig vom Stückgutaufkommen täglich zu bedienen².

A sei ein Nebenplatz im Einzugsbereich des Knotenpunktes B und D ein Nebenplatz im Einzugsbereich des Knotenpunktes C. Auf Grund des § 74 der EVO bedient die Deutsche Bundesbahn die Nebenplätze A und D täglich. Die zeitliche Qualität der Verkehrsbedienung auf der Straße hängt von der Verkehrsdichte des Gebietes ab, in dem A und D liegen. Um die unterschiedlichen Beförderungszeiten bei der Flächenerschließung in aller Reinheit darzustellen, unterstellen wir zuerst einmal, daß Schiene und Straße die Beförderung der Sendungen zwischen den Knotenpunkten B und C in der gleichen Zeit durchführen.

Auf der Schiene ergibt sich im Stückgutversand zwischen A und D folgende Beförderungsdauer: Am Tage t_1 wird die Stückgutsendung auf der Güterabfertigung in A aufgeliefert, an demselben Tage verladen und in der Nacht von t_1 auf t_2 nach B transportiert. Dort wird die Sendung mit anderen Sendungen zu einer Wagenladung mit der Zielstation C zusammengefaßt. Die Beförderung von B nach C erfolgt in der Nacht von t_2 auf t_3 . Von C wird die Sendung in der Nacht von t_3 auf t_4 nach D weitertransportiert

¹ Im Stückgutverkehr ist ein Beifahrer unabhängig von der Größe des Fahrzeuges und der zurückzulegenden Entfernung notwendig, da zum Be- und Entladen zwei Arbeitskräfte erforderlich sind.

² Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 132

und dem Empfänger im Laufe des Tages t_4 zugestellt bzw. von ihm abgeholt. Die Beförderungsdauer beträgt also drei Tage.

Werden die Nebenplätze auf der Straße täglich bedient, handelt es sich also um einen relativ dichten Flächenverkehr, dann ergibt sich für den Lastkraftwagen folgende Beförderungsdauer: Am Tage t_1 wird die Sendung direkt vom Verloader in A nach dem Knotenpunkt B transportiert und noch an demselben Tage mit anderen Sendungen zu einer Wagenladung mit der Zielstation C zusammengefaßt. Der Transport von B nach C wird in der Nacht von t_1 auf t_2 abgewickelt. Die Sendung wird dem Empfänger in D am Tage t_2 zugestellt. Die Beförderungsdauer beträgt also einen Tag, zwei Tage weniger als auf der Schiene.

Handelt es sich um Stückgutversand zwischen einem der obigen Nebenplätze und einem der obigen Knotenpunkte, reduziert sich der zeitliche Vorsprung des Lastkraftwagens auf einen Tag.

Wir haben unterstellt, daß Schiene und Straße den Knotenpunktverkehr zwischen B und C in der gleichen Zeit abwickeln. Zumindest auf den mittleren Entfernungen wird in der Regel der Lastkraftwagen der Deutschen Bundesbahn in zeitlicher Hinsicht überlegen sein, so daß sich auf diesen Relationen zwischen den Beförderungszeiten auf der Schiene und auf der Straße gegebenenfalls Differenzen von einer halben Woche ergeben können.

Selbst wenn die Nebenplätze A und D nur jeden zweiten Tag auf der Straße angefahren werden, sind die Beförderungszeiten beim Lastkraftwagen-transport denen auf der Schiene selbst noch im ungünstigsten Falle¹ ebenbürtig oder sogar überlegen, je nachdem, ob der Lastkraftwagen im Knotenpunktverkehr zwischen B und C schneller als die Deutsche Bundesbahn ist oder nicht. Erst wenn die Nebenplätze A und B auf der Straße noch seltener als dreimal in der Woche bedient werden, sind Transportfälle möglich, für die sich die Deutsche Bundesbahn als der schnellere Verkehrsträger anbietet. Die Wahrscheinlichkeit, daß die Beförderungszeiten der Deutschen Bundesbahn unter denen des Güterkraftverkehrs liegen, wird um so größer sein, je seltener A und D auf der Straße bedient werden. Welcher Verkehrsträger letztlich die Beförderung schneller durchführt, hängt vom konkreten Fall ab. Steht z.B. eine Sendung erst an dem Tage in A zum Versand bereit, an dem A von einem Lastkraftwagen angefahren wird und wird der Knotenpunktverkehr von B nach C auf der Straße um einen Tag schneller als auf der Schiene abgewickelt, dann geht die Beförderung mit dem Lastkraftwagen noch genauso schnell wie die der Bundesbahn vor sich, selbst wenn die Nebenplätze A und D nur zweimal in der Woche bedient werden und die Sendung dem Empfänger in D erst drei Tage nach ihrer Ankunft in C zugestellt wird. Das gleiche gilt grundsätzlich, wenn A täglich angefahren wird und D nur zweimal wöchentlich.

¹ Siehe Ausführungen in § 8, S. 34, Fußnote 4

Wir haben gesehen, daß der Verkehrsträger Straße auf Grund seiner größeren zeitlichen und räumlichen Freizügigkeit der Deutschen Bundesbahn im Versand zwischen den Hauptplätzen insbesondere auf den mittleren Distanzen, im Versand zwischen bzw. von und zu den Nebenplätzen insbesondere beim dichten Flächenverkehr zeitlich überlegen ist. Diese Relationen stellten deshalb den Ansatzpunkt für den Einbruch des Güterkraftverkehrs in den Stückgutversand der Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Reichsbahn dar. Dieser durch die spezifischen Leistungsfähigkeiten des Lastkraftwagens ausgelöste Strukturwandel verschlechterte wiederum seinerseits die Wettbewerbsposition der Deutschen Bundesbahn in bezug auf die Beförderungsdauer, und zwar um so mehr, je weiter er fortschritt. Denn je geringer das Stückgutaufkommen einer Güterabfertigung wurde, desto geringer wurde die Möglichkeit, Stückgutsendungen mit einheitlicher Zielstation zu einer Wagenladung zusammenzufassen. Das heißt aber, daß die Sendungen unterwegs umgeladen werden mußten, wodurch die Laufzeit der Sendungen entscheidend beeinträchtigt wurde. Langfristig hat sich das in der Weise ausgewirkt, daß heute selbst im Versand zwischen Hauptplätzen auf der Schiene oft Umladungen notwendig sind, Güterabfertigungen, die früher einmal den Charakter eines Knotenpunktes besaßen, sind sozusagen auf das Niveau eines Nebenplatzes herabgesunken.

Die Deutsche Bundesbahn hat versucht, dieser Tendenz durch die Abfertigung geringer ausgelasteter Stückgutwagen entgegenzuwirken. Daß ihr Motiv nicht nur eine Stärkung ihrer Wettbewerbsposition in bezug auf die Beförderungsdauer war, sondern auch die Vermeidung zusätzlicher Umladungskosten, tut nichts zur Sache. Da aber der Verminderung der Kapazitätsauslastung aus Rentabilitätsgründen ebenfalls Grenzen gesetzt sind, hat die Deutsche Bundesbahn diese Entwicklung wohl abschwächen, aber nicht verhindern können.

Unsere obigen Untersuchungsergebnisse müssen also insofern noch korrigiert werden, als die zeitliche Überlegenheit des Lastkraftwagens z. T. noch stärker ausgeprägt ist als es in unseren bisherigen Ausführungen zum Ausdruck kam. So ist das Transportzeitenverhältnis zwischen Schiene und Straße im Versand zwischen den Hauptplätzen in den Relationen, zu deren Bedienung nicht zwei oder mehrere Spediteure notwendig sind, für die Deutsche Bundesbahn oft genauso ungünstig wie im Versand zwischen Nebenplätzen, die in Gebieten mit relativ großer Verkehrsdichte liegen. Auf der anderen Seite muß es sich schon um eine in bezug auf die Laufzeiten sehr schlechte Verkehrsbedienung der Nebenplätze auf der Straße handeln, wenn die Deutsche Bundesbahn ihre zeitliche Unterlegenheit im Knotenpunktverkehr bei der Flächenerschließung kompensieren kann. Und schließlich werden Verzögerungen im Stückgutversand auf der Straße, die dadurch entstehen, daß zwei oder mehrere Spediteure daran beteiligt sind, teilweise durch entsprechende Umladungen auf der Schiene neutralisiert.

Wie wir in § 7 ausgeführt haben, ist für den Verloader nicht nur entscheidend, in welcher Zeit die Verkehrsträger den Versand üblicherweise durch-

führen, sondern auch, wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, daß die normale Beförderungszeit nicht überschritten wird. Der Aspekt der Zuverlässigkeit der Anlieferung spielt insbesondere dann eine große Rolle, wenn bestimmte Termine auf jeden Fall eingehalten werden müssen.

Beim Stückgutversand auf der Schiene sind es insbesondere die Betriebsunregelmäßigkeiten auf den Rangierbahnhöfen, die oft die Beförderung nicht unwesentlich verzögern. Diese Betriebsunregelmäßigkeiten entstehen dadurch, daß die Güterwagen auf den Rangierbahnhöfen nicht ihre Anschlußzüge erreichen, daß also die Güterwagen, wie der Eisenbahnersagt, in den "Rest" geraten. Diese "Reste" entstehen, wenn die Rangierkapazität der Verschiebebahnhöfe nicht ausreicht, in der Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt der betreffenden Güterzüge die notwendigen Umstellungen der Güterwagen durchzuführen, oder wenn Güterwagen zurückbleiben müssen, weil die Zugkraft des Anschlußzuges nicht ausreicht, alle Güterwagen mitzunehmen.

Inwieweit sich dadurch die Beförderungszeiten verlängern, hängt von der Zugdichte der betreffenden Relationen ab. In verkehrsschwachen Relationen können die durch diese Betriebsunregelmäßigkeiten auf den Rangierbahnhöfen entstehenden Verzögerungen beträchtlich sein. Entscheidend ist vor allem oft, daß der Beförderungsplan der betreffenden Güterwagen umgeworfen wird. Eine relativ kurze Verzögerung auf einem Rangierbahnhof, weil der Güterwagen in den "Rest" geraten ist, kann sich im weiteren Verlauf der Beförderung zu einem Mehrfachen kumulieren, obgleich keine weiteren Verzögerungen aus diesem Grunde entstehen.

Auf der Straße spielen derartige aus der Transportabwicklung resultierende Verzögerungen eine wesentlich geringere Rolle. Verkehrsunfälle sind so selten, daß sie von den Verladern nicht in Betracht gezogen zu werden brauchen. Andere Betriebsstörungen, wie sie insbesondere im Winter durch Glatteis und dergleichen entstehen können, wirken sich deshalb nicht entscheidend auf die Beförderungszeiten aus, weil die Kraftwagenspediteure die Möglichkeit haben, ohne Rücksicht auf andere Geschäftszweige die Liniendienste ex ante oder, wenn derartige Verkehrshindernisse nicht vorausgesehen werden können, ex post zeitlich aufeinander abzustimmen. Hat z. B. ein Fernverkehrsfahrzeug aus irgendeinem Grunde eine Verspätung von zwei Stunden, dann können die Nahverkehrsfahrzeuge gegebenenfalls auf seine Ankunft warten.

Eine entscheidende Bedeutung für die Verbindlichkeit der Beförderungszeiten auf der Straße kommt dagegen dem Tatbestand zu, daß das Stückgutgeschäft auf der Straße von einer Vielzahl von Spediteuren betrieben wird. Sind mehrere Spediteure an der Beförderung beteiligt, dann ist bei dem jetzigen Stand der Zusammenarbeit der Spediteure die Verbindlichkeit der Beförderungszeiten oft nicht gewährleistet. Die Speditionen geben Übersichten heraus, aus denen hervorgeht, welche Orte von ihren Liniendiensten erfaßt werden und aus denen die Verloader in etwa ablesen kön-

nen, wie lange die Sendung unterwegs sein wird. Gegebenenfalls sind die Spediteure auch in der Lage, Auskunft darüber zu erteilen, welche Orte mittels weiterer Speditionen erreicht werden können. Sie sind aber oft nicht imstande, Auskunft darüber zu erteilen, mit welchen Beförderungszeiten der Verlader zu rechnen hat, noch weniger sind sie in der Lage, die Einhaltung der zugesagten Beförderungszeiten zu gewährleisten. Je mehr Spediteure an der Beförderung beteiligt sind, desto größer wird die Gefahr, daß die Sendung irgendwo liegen bleibt. Jeder Spediteur ist bestrebt, zuerst seine Stammkundschaft zu befriedigen, so daß im Zweifel, wenn z. B. ein Lastkraftwagen schon ausgelastet ist, die Sendungen zurückbleiben, die er in seiner Funktion als Korrespondenzspediteur befördert.

Zusammenfassend läßt sich also folgendes sagen:

1. Im Stückgutversand zwischen den Hauptplätzen ist der Güterkraftverkehr in allen Fällen, in denen an der Beförderung nur ein Spediteur beteiligt ist, schneller und zuverlässiger als die Deutsche Bundesbahn, teilweise jedoch nur zuverlässiger, nicht schneller. Mehrere Spediteure sind in der Regel auf den weiten Distanzen an der Beförderung beteiligt, so daß auf diesen Relationen die Deutsche Bundesbahn schneller und zuverlässiger als der Güterkraftverkehr ist, teilweise jedoch nur zuverlässiger, nicht schneller. Sind auf den mittleren Distanzen mehrere Spediteure an der Beförderung beteiligt, werden Schiene und Straße im Zweifel gleich schnell sein. Ob der Stückgutversand auf der Straße in diesen Fällen genauso zuverlässig wie auf der Schiene abgewickelt wird, hängt davon ab, wie eng die Zusammenarbeit der betreffenden Spediteure ist.
2. Im dichten Flächenverkehr differieren die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger mehr oder weniger stark zugunsten des Güterkraftverkehrs. Das Ausmaß der zeitlichen Überlegenheit des Güterkraftverkehrs im dichten Flächenverkehr hängt davon ab, ob der Stückgutversand zwischen den Knotenpunkten von einem oder mehreren Spediteuren abgewickelt wird, richtet sich also nach den Angebotsstrukturen von Schiene und Straße im Versand zwischen den Hauptplätzen.
3. Schneller und zuverlässiger als der Güterkraftverkehr ist die Deutsche Bundesbahn grundsätzlich im sog. Streuverkehr, d. h. im Stückgutversand zwischen bzw. von und nach Nebenplätzen, deren Stückgutaufkommen sehr gering ist. Dann wird der Zeitvorsprung, den der Güterkraftverkehr auf Grund der zeitlichen und räumlichen Freizügigkeit des Lastkraftwagens im Knotenpunktverkehr und insbesondere bei der Flächenerschließung hat, dadurch überkompensiert, daß die Deutsche Bundesbahn nach § 74 der EVO jeden Platz ohne Rücksicht auf sein Stückgutaufkommen täglich anfahren muß, der Güterkraftverkehr sich aber bei seiner Verkehrsbedienung allein an seinen Rentabilitätsabwägungen orientiert, seine Verkehrsbedienung also an der Verkehrsdichte ausrichtet.

§ 10 Die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf die Faktoren "Umladungskosten" und "Verpackungskosten"

Im Wagenladungsverkehr differieren die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf die Faktoren "Umladungskosten" und "Verpackungskosten" ausschließlich zugunsten des Verkehrsträgers Straße. In diesem Bereich des Güterverkehrs wird die Beförderung auf der Straße grundsätzlich im umladungsfreien Haus-Haus-Verkehr abgewickelt. Auf der Schiene ist der umladungsfreie Haus-Haus-Verkehr nur dann möglich, wenn Versender und Empfänger einen Gleisanschluß besitzen. Kann die Beförderung auf der Schiene nicht über beiderseitigen Gleisanschluß abgewickelt werden, vermeiden die Verloader beim Lastkraftwagentransport auf jeden Fall die bei der Schienenbeförderung entstehenden Umladungskosten. Handelt es sich um umladeempfindliche Güter, dann entfallen beim Straßentransport zudem noch ganz oder teilweise die bei der Schienenbeförderung notwendigen Verpackungskosten¹.

Wie wir in § 8 ausgeführt haben, spielt der umladungsfreie Haus-Haus-Verkehr im Stückgutverkehr keine bedeutende Rolle. Beide Verkehrsträger sammeln und verteilen ihre Sendungen mit besonderen Fahrzeugen. Es kann deshalb auch nicht verwundern, daß der Faktor "Umladungskosten" im Stückgutverkehr eine gegenüber dem Wagenladungsverkehr relativ geringe Bedeutung hat². Soweit allerdings dieser Faktor nachfragerrelevant ist, spricht er ausschließlich für den Güterkraftverkehr. Das ist der Fall, wenn es sich um relativ schwere Stückgüter handelt, die nicht ohne großen Aufwand in mehrere Teile zerlegt werden können. Handelt es sich z.B. um Maschinen mit einem Gewicht von zwei Tonnen, dann ist der Kraftwagenspediteur bereit, die Sendungen im umladungsfreien Haus-Haus-Verkehr zu befördern. Beim Versand mit der Deutschen Bundesbahn müßten die Maschinen auf der Güterabfertigung im Versand- und im Bestimmungs-ort umgeladen werden. Von den dadurch entstehenden Kosten trägt der Verloader zumindest die Kosten, die im Versandort bzw. im Bestimmungs-ort dadurch entstehen, daß die Maschinen beim Antransport entladen bzw. beim Abtransport verladen werden müssen. Da die Deutsche Bundesbahn bei schwer zu bewegendem Stückgut von den Verladern verlangt, daß sie die Be- und Entladung der Stückgutwagen selbst durchführen, erhöhen sich die Umladungskosten gegebenenfalls noch um den daraus resultierenden Aufwand. Die Umladungskosten für schwer zu bewegendes Stückgut sind insbesondere dann beträchtlich, wenn die Güterabfertigung der Versand- und/oder der Zielstation nicht über das entsprechende Umladegerät verfügt. Deshalb hat der Faktor "Umladungskosten", wenn er schon bei der Wahl des Verkehrsträgers eine Rolle spielt, auch oft eine entscheidende Bedeutung.

¹ Vgl. dazu Glahe, W., a.a.O., S. 60 ff

² Vgl. Tabelle 7 und 8, S. 29 und S. 30

Da der umladungsfreie Haus-Haus-Verkehr im Stückgutversand auf Schiene und Straße keine bzw. keine wesentliche Bedeutung hat, können sich unter diesem Aspekt auch in bezug auf den Faktor "Verpackungskosten" keine entscheidenden Differenzen zwischen den Angebotsstrukturen der Verkehrsträger ergeben. Allerdings ist der Umladefaktor, d.h. die Zahl der unterwegs durchschnittlich erforderlichen Umladungen pro Sendung, auf der Schiene größer als auf der Straße. Das trifft insbesondere für den Flächenverkehr zu¹. Aus diesem Grunde ist beim Versand mit der Deutschen Bundesbahn oft eine stärkere Verpackung notwendig als beim Lastkraftwagentransport, ohne daß jedoch beim Versand auf der Straße ganz auf die Verpackung verzichtet werden kann. Bei der Beförderung mit dem Lastkraftwagen genügt nicht selten eine sogenannte Ein-Weg-Verpackung², während der Schienentransport die herkömmliche Verpackung (z. B. Holzkisten) erfordert. Sobald allerdings die Produkte gegen Verbiegungen und dergleichen geschützt werden müssen, ist beim Versand auf der Straße eine genauso aufwendige Verpackung notwendig wie beim Schienentransport. Es sind also nur ganz bestimmte Produkte, die sich für die Ein-Weg-Verpackung eignen (z. B. Papiererzeugnisse).

Entscheidende Bedeutung für die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf den Faktor "Verpackungskosten" hat der Behälterverkehr. Stückgutbehälter sind Ladekisten auf Rollen, die von den Verkehrsträgern gegen eine Gebühr an die Verloader vermietet werden³. Die Gebühr ist nach

¹ Vgl. dazu Ausführungen in § 8, S. 34 ff

² Unter Ein-Weg-Verpackung versteht man Verpackungsmaterial, das nur einmal verwandt wird, also vom Empfänger nicht an den Verloader zurückgeschickt zu werden braucht. Es handelt sich dabei gewöhnlich um eine Verpackung aus Packpapier oder Pappkartons. Eine Verpackungssparnis stellt die Ein-Weg-Verpackung insofern dar, als sich das Tara-Gewicht der Sendung gegenüber der herkömmlichen Verpackung vermindert, die Fracht für den Rücktransport des herkömmlichen Verpackungsmaterials ganz entfällt und evtl. schon der Verschleiß des herkömmlichen Verpackungsmaterials größer ist als der Aufwand für die Ein-Weg-Verpackung.

³ Nach der vom Internationalen Behälter-Büro, Paris, beschlossenen Begriffsbestimmung ist "der Behälter ein Gefäß, das dazu bestimmt ist, Güter lose oder nur wenig verpackt ohne Zwischenbehandlung oder Umladungen mit einem oder - im gebrochenen Verkehr - mit mehreren Verkehrsmitteln zu befördern. Ein Behälter muß so widerstandsfähig sein, daß er eine größere Anzahl von Reisen ohne Instandsetzungen zurücklegen kann; Form und Größe müssen eine leichte und schnelle Handhabung und einen wirksamen Schutz seines Inhaltes gegen Beschädigungen erlauben; seine Konstruktion muß eine schnelle Ein- und Ausladung des Versandgutes möglich machen; für die Behälterverschlüsse dürfen - ausgenommen offene Behälter - Nägel, Schraubenbolzen oder Reifen nicht verwendet werden; die Verschlüsse müssen wirksamen Schutz des Behälterinhaltes gegen Beraubung bieten. Als Behälter in diesem Sinne gelten Gefäße mit einem Mindestinhalt von 1 cbm (bei Isolierbehältern einschließlich Isolierung)." DVZ-Lexikon, herausgegeben vom Deutschen Verkehrs-Verlag G. m. b. H., Heidelberg-Hamburg 1, 1952, S. 15

Entfernung und Fassungsvermögen¹ gestaffelt. Das Eigengewicht wird bei der Berechnung der Fracht nicht berücksichtigt. Die Stückgüter können nur leicht verpackt oder auch unverpackt in diesen Behältern versandt werden. Zudem erleichtert der Behälter, da er fahrbar ist, den innerbetrieblichen Transport der Sendungen. Bei der Benutzung von Behältern sparen die Verloader also weitgehend oder ganz die Verpackungskosten so wie die Fracht für das anderenfalls erforderliche Verpackungsmaterial auf Hin- und Rückweg ein². Die daraus resultierende Transportkostensparnis liegt in der Regel weit über der zu zahlenden Miete. Da die Außenmaße der Behälter gegeben sind, eignen sie sich nur für Stückgüter, die diese nicht überschreiten.

Die Deutsche Bundesbahn hat den Behälterverkehr bewußt als ein absatzpolitisches Instrument entwickelt und gefördert. Die Lastkraftwagenspediteure haben nur zögernd Behälter angeschafft. Ihr Angebot an Behältern ist daher nicht annähernd so groß wie das der Deutschen Bundesbahn: Ende 1958 besaß die Deutsche Bundesbahn 81.963 Stückgutbehälter, die Kraftwagenspediteure verfügten nur über 1.367³. Inzwischen ist der Bestand an Behältern bei der Deutschen Bundesbahn auf über 100.000, beim Güterkraftverkehr auf rd. 17.000 angewachsen⁴.

Nach Ansicht der ADEKRA ist der Behälterverkehr bei dem gegenwärtigen Gebührenniveau ein Zuschußgeschäft. Die Deutsche Bundesbahn habe den Behälterverkehr deshalb so stark ausgebaut, weil sie in ihm ein geeignetes Mittel sehe, auf indirektem Wege die gesetzlich fixierten Beförderungspreise zu manipulieren. Nach Auskünften der Deutschen Bundesbahn dagegen soll die Rentabilität ihres Behälterverkehrs gewährleistet sein. Ohne Kenntnis der Ertrags- und Aufwandsgrößen kann diese Frage hier nicht entschieden werden.

Vielleicht beruht die divergierende Beurteilung des Rentabilitätsstatus des Behälterverkehrs auch nur auf unterschiedlichen Kalkulationsansätzen. Die durchschnittliche Kapazitätsauslastung liegt bei der Deutschen Bundesbahn wesentlich unter der des Güterkraftverkehrs⁵. Die Deutsche Bundesbahn

¹ Stückgutbehälter der Deutschen Bundesbahn gibt es in folgenden Ausführungen:

1. A-Behälter mit 1 cbm Fassungsvermögen u. Mindestfracht f. 100 kg;
2. B-Behälter mit 2 cbm Fassungsvermögen u. Mindestfracht f. 250 kg;
3. C-Behälter mit 3 cbm Fassungsvermögen u. Mindestfracht f. 375 kg.

² Bei der Ein-Weg-Verpackung entfällt natürlich die Fracht für den Rückweg.

³ Die Werte sind der Zeitschrift "Der Behälterverkehr", Jg. 1959, S. 31 und S. 71 entnommen.

⁴ Nach Auskünften der Deutschen Bundesbahn und der ADEKRA.

⁵ Nach Auskünften der ADEKRA beträgt die durchschnittliche Kapazitätsauslastung im Stückgutverkehr auf der Straße 50 - 100 v. H.. Nach Angaben der Brand-Kommission beträgt sie auf der Schiene nur 10 - 20 v. H. (Brand-Gutachten, a. a. O., S. 132). Mehr dazu; Siehe Ausführungen in § 16, S. 67

kann also die Kosten des evtl. erforderlichen leeren Rücktransportes der Behälter weitgehend vernachlässigen, der Güterkraftverkehr muß diese Kosten (als entgangene Erträge) in Ansatz bringen.

Die entscheidende Ursache für die differierenden Angebotsstrukturen von Schiene und Straße in bezug auf den Behälterverkehr liegt in der unterschiedlichen Unternehmensstruktur der Verkehrsträger.

Wie wir schon öfter betont haben, wird der Stückgutverkehr auf der Straße von einer Vielzahl von Spediteuren betrieben, deren Liniendienste räumlich begrenzt sind. Auf der Schiene dagegen wird der Stückgutverkehr von einem einzigen Unternehmen abgewickelt. Sobald die Behälter auf der Straße einem Korrespondenzspediteur übergeben werden müssen, läßt es sich nicht vermeiden, daß sie auf dem Rückweg leer an ihre Eigentümer zurückbefördert werden. Die Deutsche Bundesbahn kann bei der Rückgabe der Behälter am Bestimmungsort sie gegebenenfalls gleich wieder vermieten. Die Deutsche Bundesbahn ist also in der Lage, den Behälterverkehr rationeller durchzuführen.

Um diese offensichtlichen, aus der Unternehmensstruktur des Güterkraftverkehrs resultierenden Nachteile bei der Durchführung des Behälterverkehrs auf der Straße zu beseitigen, wird der Behälterverkehr seit jüngster Zeit auch auf genossenschaftlicher Basis betrieben. Kraftwagenspediteure, die sich zu Ladegemeinschaften zusammengeschlossen haben, überlassen sich gegenseitig die Behälter leihweise, so daß der leere Rücktransport weitgehend entfällt. Mehr als Ansätze sind in dieser Hinsicht bis jetzt aber noch nicht zu erkennen.

Wie nun letztlich die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf den Faktor "Verpackungskosten" differieren, das läßt sich nur schwerlich auf einen Nenner bringen. In welcher Weise dieser Faktor die Wahl des Verkehrsträgers beeinflußt bzw. entscheidet (je nachdem welches Gewicht er hat), läßt sich eindeutig nur im konkreten Fall bestimmen. Der Kalkül ändert sich in dieser Hinsicht von Relation zu Relation, ja sogar in einer Relation von Sendung zu Sendung. Stark verallgemeinernd läßt sich sagen: Soweit die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf den Faktor "Verpackungskosten" differieren, wirken sich diese Unterschiede in allen Fällen, in denen ein Versand in Behältern möglich ist, zugunsten der Deutschen Bundesbahn, in allen anderen Fällen zugunsten des Güterkraftverkehrs aus. Da jedoch in den Fällen, in denen der Versand in Behältern nicht möglich ist, gewöhnlich auch auf der Straße die Einweg-Verpackung als Transportschutz nicht ausreicht, differieren - im ganzen gesehen - die Angebotsstrukturen in bezug auf den Faktor "Verpackungskosten" im Stückgutverkehr also weitgehend zugunsten der Deutschen Bundesbahn.

§ 11 Die Angebotsstrukturen in bezug auf den Faktor "Service"

Wie wir schon in § 7 ausgeführt haben, handelt es sich bei dem Faktor "Service" um den Oberbegriff für ein Konglomerat einander verwandter Faktoren. Die Verwandtschaft dieser Faktoren besteht darin, daß sie an die unterschiedliche Ausgestaltung der Beziehungen zwischen den Marktparteien, d. h. den Verladern auf der einen Seite und der Deutschen Bundesbahn bzw. dem Güterkraftverkehr auf der anderen Seite, anknüpfen.

Während des Eisenbahnzeitalters waren die Beziehungen zwischen den Verladern und der Eisenbahn durch eine Bevormundung der Verloader gekennzeichnet¹. Die Eisenbahn besaß als Landverkehrsmittel ein faktisches Monopol. Der Verloader war - um es etwas überspitzt zu formulieren - kein Kunde, dem es Verkehrsleistungen zu verkaufen galt, sondern jemand, der Leistungen eines Staatsunternehmens gegen Entgelt in Anspruch nahm.

Mit dem Aufkommen des Lastkraftwagens änderte sich zwar grundlegend die Marktstellung der Eisenbahn, aber an den Beziehungen der Eisenbahn zu ihren Kunden hat sich nichts Entscheidendes geändert. Wohl haben die oberen Ränge der Beamtenhierarchie der Deutschen Bundesbahn inzwischen zum Teil erkannt, daß die veränderte Wettbewerbsstellung des Verkehrsträgers Schiene ein Umdenken erfordert, auf den unteren Rängen hat sich diese Einsicht allerdings noch nicht durchsetzen können, zumindest sind in dieser Hinsicht bis jetzt noch nicht mehr als Ansätze zu erkennen.

Die Schwierigkeiten, die sich den Bestrebungen entgegenstellen, das Verhalten der Deutschen Bundesbahn gegenüber der verladenden Wirtschaft ihrer veränderten Wettbewerbsstellung anzupassen, sind weitgehend struktureller Art. Die Deutsche Bundesbahn ist ein Großunternehmen, das von einer zentralen Stelle aus nur auf bürokratische Weise geleitet werden kann. In einem solchen Mammutbetrieb sind der Initiative des Einzelnen enge Grenzen gesetzt. Und selbst soweit die Dienstvorschriften Raum für eigenverantwortliches Handeln lassen, erstickt der bürokratische Apparat mit seiner ihm eigenen Mentalität in der Regel bald jede derartige Regung. Letztlich läßt sich also die Schwerfälligkeit der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn nur beseitigen, wenn die Verantwortung dezentralisiert wird².

Auf Grund seiner völlig anders gearteten Unternehmensstruktur besitzt der Verkehrsträger Straße eine wesentlich größere Anpassungsfähigkeit gegenüber der verladenden Wirtschaft als die Deutsche Bundesbahn. Jeder Spediteur handelt auf eigene Rechnung und eigenes Risiko. Er kann seine Entscheidungen ad hoc treffen und so den langwierigen Instanzenweg der Deutschen Bundesbahn vermeiden.

¹ Vgl. Glahe, W., a. a. O., S. 16

² Vgl. dazu auch Brand-Gutachten, a. a. O., S. 112 ff

Dieser Unterschied in dem unternehmerischen Verhalten der Verkehrsträger Schiene und Straße kommt auch darin zum Ausdruck, daß sich der Kraftwagenspediteur bei seinen Rentabilitätsabwägungen an dem gesamten Versand des Kunden orientiert, nicht an seinen einzelnen Sendungen. Für den Spediteur kann eine einzelne Sendung ruhig ein Verlustgeschäft sein, wichtig ist allein, daß der Stückgutversand des Kunden im ganzen lukrativ ist. Für die Deutsche Bundesbahn muß dagegen der Kunde eine anonyme Größe bleiben. Rentabilitätsmaßstab können nur die einzelnen Sendungen sein, da die Frage, ob ein Kunde im ganzen lukrativ ist, eine Ermessensfrage ist und deshalb nicht der lokalen Verwaltung überlassen werden kann.

Der Kraftwagenspediteur hat deshalb zum Verladener ein wesentlich engeres Verhältnis als die Deutsche Bundesbahn. Der Spediteur besucht seine Kunden von Zeit zu Zeit, er erkundigt sich, ob sie mit der Durchführung des Versandes zufrieden sind oder ob irgendwelche Mängel zu beheben seien. Soweit es irgendwie möglich ist, stellt er sich auf die Wünsche seiner Kunden ein. Die Deutsche Bundesbahn kennt einen derartigen Kundendienst nicht, zumindest nicht in dieser ausgeprägten Form.

Es liegt nahe, daß der persönliche Kontakt zwischen Verladener und Kraftwagenspediteur persönliche Präferenzen schafft. Diese werden zwar die Wahl des Verkehrsträgers nicht gegen den ökonomischen Kalkül entscheiden, aber bei annähernder Gleichwertigkeit der Angebotsstrukturen von Schiene und Straße die Wahl zugunsten des Güterkraftverkehrs beeinflussen.

Soweit also der Faktor "Service" nachfragerrelevant ist, differieren die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger grundsätzlich zugunsten des Güterkraftverkehrs.

Wir können den Katalog von Faktoren, für den der Faktor "Service" den Oberbegriff bildet, nicht erschöpfend darstellen. Zur Illustration mag folgendes genügen:

Im Stückgutverkehr auf der Straße ist es üblich, daß Sendungen, die sehr eilig sind, auf den Frachtbriefen als solche gekennzeichnet werden. Reicht die Kapazität der Fahrzeuge nicht aus, um alle Sendungen noch am Tage ihrer Anlieferung weiter zu transportieren bzw. zu verteilen, dann werden die Sendungen mit dem Eiligkeitsvermerk bevorzugt behandelt. Selbst bei Sendungen, die nicht auf diese Weise gekennzeichnet worden sind, werden zuerst die Sendungen verladen, die nach Ansicht der Spedition am eilbedürftigsten sind. Auf Grund des engen Kontakts zwischen Spediteur und seinen Kunden, insbesondere zwischen dem Fahrpersonal und den Verladern bei der örtlichen und überörtlichen Flächenerschließung, bestehen darüber konkrete Vorstellungen.

Wie weit die Anpassungswilligkeit der Kraftwagenspediteure in dieser Hin-

sicht geht, soll ein Beispiel zeigen, das aus den Erfahrungen stammt, die der Verfasser beim persönlichen Studium des Stückgutverkehrs auf der Straße gemacht hat. Es belegt auch sehr anschaulich unsere obige Bemerkung, daß sich die Kraftwagenspediteure bei ihren Rentabilitätsbewertungen am gesamten Versand des Kunden orientieren, nicht an seinen einzelnen Sendungen.

Es ging um eine Exportsendung nach Übersee, die einen Tag vor der Abfahrt des Schiffes dem Spediteur übergeben worden war. Als die Sendung am Morgen des Abfahrtstages in Hamburg mit dem Fernlastzug auf der Zweigniederlassung des Spediteurs ankam, stellte sich heraus, daß die Sendung die einzige war, die an diesem Tage für Übersee bestimmt war. Um die dem Verlager vom Spediteur gegebene Zusage, daß die Sendung früh genug am betreffenden Kaischuppen aufgeliefert werden würde, einhalten zu können, mußte die Sendung eigens mit einem Lieferwagen in den Hafen gefahren werden. Diese Sendung stellte also in der Tat kein lukratives Geschäft dar. Da aber der betreffende Verlager ein bedeutender Kunde war, fand sich der Spediteur dazu bereit. Entsprechende Praktiken kennt die Deutsche Bundesbahn nicht.

§ 12 Die Angebotsstrukturen in bezug auf den Faktor "Beförderungsentgelt"

Wie wir bei unseren empirischen Erhebungen feststellen konnten, nutzen die Verkehrsträger den preispolitischen Spielraum, den ihnen das Gesetz läßt, intensiv aus. Die relativ geringe Bedeutung, die dieser Faktor als Wahlkriterium hat, bringt das nicht zum Ausdruck: In allen Fällen, in denen beide Verkehrsträger von ihren preispolitischen Möglichkeiten Gebrauch machen, werden die preislichen Manipulationen in ihrer Wettbewerbswirksamkeit neutralisiert.

Welche Bedeutung diese Manipulationen als preispolitisches Instrumentarium haben, das zeigen schon die jährlichen Ausgleichszahlungen der Deutschen Bundesbahn für den Rollfuhrdienst:

Tabelle 9 : Rollfuhrzuschüsse der Deutschen Bundesbahn in den Jahren 1953 bis 1958 in Mill. DM

Jahr:	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Rollfuhrzuschuß in Mill. DM:	10,3	11,4	22,0	22,0	31,0	32,0

Quelle: Wirtschaftspläne der Deutschen Bundesbahn für die Jahre 1953 bis 1958, Titel 19, Ziffer 17

Die Kraftwagenspediteure haben die Möglichkeit, entweder den Kundensatz des Sammelladungstarifs einzuräumen oder auf das Rollgeld zu verzichten¹. Wie unsere Befragungen ergeben haben, gewährt der Spediteur fast immer diese Vergünstigung. Soweit er auf das Rollgeld verzichtet, beschränken sich diese Zugeständnisse gewöhnlich auf die Sammlung der Stückgüter. Für die Verteilung der Sendungen bezahlt in der Regel der Empfänger das Rollgeld. Da der Empfänger in den meisten Fällen keinen Einfluß auf die Wahl des Verkehrsträgers nimmt, ist der Rollgeldverzicht für den Spediteur uninteressant.

Verlader mit einer geringen Stückgutauflieferung pro Zeitperiode erhalten in der Regel diese Vergünstigungen nicht. Mit dem Verzicht auf Rollgeld bzw. mit der Einräumung des Sammelladungstarifs soll um den Kunden, nicht um eine einzelne Sendung geworben werden. Diese Preisnachlässe stellen, wenn man so will, einen Mengenrabatt dar.

Der Deutschen Bundesbahn steht nur ein preispolitisches Instrumentarium zur Verfügung, nämlich die Gewährung von Rollfuhrrzuschüssen. Die Einräumung des Kundensatzes des Sammelladungstarifs ist nur ihren Sammelgutspediteuren erlaubt. Die Deutsche Bundesbahn knüpft die Gewährung der Rollfuhrrzuschüsse grundsätzlich an die Auflage, daß der Verlader seinen gesamten Stückgutversand mit der Deutschen Bundesbahn durchführt, zumindest aber monatlich eine bestimmte Menge aufiefert.

Die Deutsche Bundesbahn macht die Gewährung von Rollgeldzuschüssen von wesentlich präziseren Bedingungen abhängig als der Kraftwagenspediteur. Sie will dadurch verhindern, daß der Verlader nur den Teil seines Stückgutversandes mit der Deutschen Bundesbahn vornimmt, für den der Güterkraftverkehr eine schlechtere Verkehrsbedienung bietet oder an dem der Güterkraftverkehr nicht interessiert ist.

Bei den Sammelgutspediteuren der Deutschen Bundesbahn liegt in bezug auf den Faktor "Beförderungsentgelt" die gleiche Angebotsstruktur vor wie bei den Kraftwagenspediteuren. Auch sie räumen ihren Kunden in der Regel den Kundensatz des Sammelladungstarifs ein oder verzichten bei der Sammlung der Sendungen auf das Rollgeld. Allerdings ist das Gebiet, das die Sammelgutspediteure der Deutschen Bundesbahn erfassen, bei weitem nicht so ausgedehnt wie das der Kraftwagenspediteure. Es ist oft nur auf die Hauptplätze beschränkt, so daß den Verladern der meisten Nebenplätze nur die Deutsche Bundesbahn auf der einen Seite und die Kraftwagenspediteure auf der anderen Seite gegenüberstehen.

¹ Vgl. Ausführungen in § 5, S. 21 ff

Da die Kraftwagenspediteure in der Regel bei der Sammlung der Sendungen auf die Rollgebühren verzichten bzw. den Sammelladungstarif einräumen¹, die Deutsche Bundesbahn dagegen in der Gewährung von Rollgeldzuschüssen wesentlich zurückhaltender ist, differieren die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf den Faktor "Beförderungsentgelt" in der Regel zugunsten des Güterkraftverkehrs.

Viertes Kapitel

DIE GEGENWÄRTIGE ARBEITSTEILUNG ZWISCHEN SCHIENE UND STRASSE IM STÜCKGUTVERKEHR.

In diesem Kapitel soll die gegenwärtige Arbeitsteilung im Stückgutverkehr analysiert werden. Wesentliche Bestimmungsgründe für diese Arbeitsteilung sind die Determinanten der Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger Schiene und Straße, wie wir sie in den beiden vorangegangenen Kapiteln herausgearbeitet haben; Auf der einen Seite die nachfragerrelevanten Faktoren, auf der anderen Seite die Angebotsstrukturen in bezug auf diese Faktoren. Ein anderer Bestimmungsgrund ist die Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure. Bei unserer bisherigen Untersuchung haben wir von der Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure abstrahiert. Untersuchungsgegenstand waren lediglich jene Stückguttransporte, für die eine effektive Konkurrenz der Verkehrsträger vorliegt. Soweit es um die Analyse der Wettbewerbsposition von Schiene und Straße ging, insbesondere wenn man den Hintergrund der Fragestellung, nämlich den Strukturwan-

¹ Vgl. dazu auch: Seidenfus, H. St., Bögel, H. D., Kaufmann, P., Heinrich, D., Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterfernverkehr - dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Nr. 16, Köln 1959, S. 68 und S. 71

del im Stückgutverkehr, dabei im Auge hat, war das gerechtfertigt. Letzten Endes ging es ja vor allem darum, die Gründe aufzuzeigen, die die Verlager des Lastkraftwagentransport vorziehen lassen. Eine erschöpfende Erklärung der gegenwärtigen Arbeitsteilung im Stückgutverkehr ist dagegen ohne eine Einbeziehung der Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs nicht möglich. Die Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs hat aber nicht jene überragende Bedeutung im Güterverkehr im allgemeinen und im Stückgutverkehr im besonderen, die ihr oftmals von Vertretern der Deutschen Bundesbahn bei der Diskussion des Problems "Schiene und Straße" zugemessen wird. So ist es das Ziel des zweiten Paragraphen dieses Kapitels, nicht nur die Bedeutung der Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure für die Arbeitsteilung im Stückgutverkehr herauszustellen, sondern zugleich auch das Gewicht dieses Bestimmungsgrundes für die Arbeitsteilung auf sein wirkliches Ausmaß zu reduzieren.

§ 13 Die Beförderungsdauer der Verkehrsträger als der entscheidende Bestimmungsgrund ihrer Markstellung

Wie unsere Befragungen ergeben haben, kommt dem Faktor "Beförderungsdauer" bei der Wahl des Verkehrsträgers ein derartig großes Gewicht zu, daß die gegenwärtige Markstellung von Schiene und Straße weitgehend von ihren Angebotsstrukturen in bezug auf diesen Faktor bestimmt wird. Die Analyse der Angebotsstrukturen von Schiene und Straße in bezug auf diesen Faktor hat gezeigt, daß der Güterkraftverkehr insbesondere auf den mittleren Distanzen im Stückgutversand zwischen den Hauptplätzen und beim dichten Flächenverkehr der Deutschen Bundesbahn zeitlich überlegen ist. Auf den weiten Distanzen im Versand zwischen den Hauptplätzen ist die Deutsche Bundesbahn zumindest genauso schnell wie der Güterkraftverkehr, in der Regel sogar schneller. Im sog. Streuverkehr differieren die Angebotsstrukturen eindeutig zugunsten der Deutschen Bundesbahn.

Die Deutsche Bundesbahn hat deshalb ihre Verkehrsverluste insbesondere in den Relationen erlitten, in denen der Lastkraftwagen der Eisenbahn zeitlich überlegen ist, also vor allem im Knotenpunktverkehr einschließlich seiner verkehrsdichten Einzugsbereiche. Nach Angaben der Brand-Kommission kommen heute noch nicht einmal 2 v. H. der gesamten Stückgutmengen der Deutschen Bundesbahn im Knotenpunktverkehr auf¹. Der

¹ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 133

Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn besteht also weitgehend nur noch aus Streuverkehr.

Allerdings beziehen sich die Angaben der Brand-Kommission nur auf den Stückgutverkehr nach Regeltarif. Bezieht man auch den Stückgutverkehr nach Ausnahmetarif in die Betrachtung mit ein, sieht das Bild für die Deutsche Bundesbahn nicht ganz so ungünstig aus. Indem sich die Sammelgutspediteure der Deutschen Bundesbahn für den Zu- und Nachlauf im Knotenpunktverkehr die räumliche und zeitliche Freizügigkeit des Lastkraftwagens nutzbar machten, gelang es der Deutschen Bundesbahn, einen Teil ihres Stückgutverkehrs in Wagenladungsform zu halten. Entscheidend hat aber die Deutsche Bundesbahn auf diese Weise der Aushöhlung ihres Knotenpunktverkehrs nicht entgegenwirken können. Die Sammelgutspediteure der Deutschen Bundesbahn konnten zwar durch den Einsatz von Lastkraftwagen bei der Flächenerschließung den Zeitvorsprung der Kraftwagenspediteure bei der Bedienung der Einzugsbereiche der Knotenpunkte, nicht aber den Zeitvorsprung zwischen den Knotenpunkten selbst kompensieren.

Das Gewicht der übrigen nachfragerrelevanten Faktoren ist zu gering, um einen wesentlichen Einfluß auf die Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße im Stückgutverkehr auszuüben.

Die größte Bedeutung kommt noch dem Faktor "Verpackungskosten" zu. Mit dem großzügigen Ausbau ihres Behälterverkehrs hat die Deutsche Bundesbahn zwar nicht entscheidend das Vordringen des Lastkraftwagens verhindern können, aber es ist ihr immerhin gelungen, die Abwanderung eines mehr oder minder großen Teils ihres Stückgutverkehrs (eine genaue Fixierung ist natürlich nicht möglich) zu verhindern. Immer dann, wenn die Beförderungsdauer als Wahlkriterium etwas in den Hintergrund tritt, stärkt der Behälterverkehr ihre Wettbewerbsposition nicht unerheblich.

Der Faktor "Umladungskosten" führt, wenn er nachfragerrelevant ist, in der Regel zwar zur Wahl des Lastkraftwagens als Verkehrsmittel, aber das Gewicht dieses Faktors ist nicht groß genug, um die Arbeitsteilung nennenswert zugunsten des Verkehrsträgers Straße zu beeinflussen.

Noch geringer ist der Einfluß, den die Faktoren "Service" und "Beförderungsentgelt" auf die Marktstellung des Lastkraftwagens ausüben. Auch diese Faktoren beeinflussen zwar, soweit sie eine Rolle spielen, grundsätzlich die Wahl zugunsten des Lastkraftwagentransportes. Aber für die gegenwärtige Arbeitsteilung sind sie ohne große Bedeutung. Für die Verlader ist bei der Wahl des Lastkraftwagens die schnelle Beförderung entscheidend. Der Kundendienst des Kraftwagenspediteurs wird gern in Anspruch genommen, ist aber nicht mehr als ein zusätzliches Argument für den Lastkraftwagentransport. Ebenso sind der Verzicht auf Rollgeld bzw. die Einräumung des Sammeladungstarifs willkommene Preisnachlässe, die jedoch in der Regel letztlich nicht den Ausschlag für die Wahl des Ver-

kehrsträgers Straße geben. In den Fällen allerdings, in denen der Zeitfaktor als Wahlkriterium an Bedeutung verliert, nimmt das Gewicht der Faktoren "Service" und "Beförderungsentgelt" für die Marktstellung des Lastkraftwagens zu. Aber wie gesagt, das sind die Ausnahmen, nicht die Regel.

Eher wirkt sich die Preiskomponente des Wettbewerbs zugunsten der Marktstellung der Deutschen Bundesbahn aus. Die Angebotsstrukturen der Verkehrsträger in bezug auf den Faktor "Beförderungsentgelt" differieren, soweit dieser Faktor nachfragerrelevant ist, zwar grundsätzlich zugunsten des Güterkraftverkehrs, da die Deutsche Bundesbahn in der Gewährung von Rollgeldzuschüssen wesentlich zurückhaltender ist als der Güterkraftverkehr beim Verzicht auf Rollgeld bzw. bei der Einräumung des Sammelladungstarifs. Indem aber die Deutsche Bundesbahn die Gewährung von Rollgeldzuschüssen von einem bestimmten Stückgutaufkommen des Verladers abhängig macht, gelingt es ihr oft, Stückgutverkehr, der ohne diese Auflage zur Straße abgewandert wäre, an sich zu binden. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Streuverkehr innerhalb des Gesamtversandes große Bedeutung hat oder sich die Kraftwagenspediteure für einen wesentlichen Teil des Gesamtversandes nicht interessieren und die längeren Beförderungszeiten für den übrigen Versand ohne eine allzu große Beeinträchtigung der Wettbewerbsposition des Betriebes in Kauf genommen werden können.

Die gegenwärtige Arbeitsteilung im Stückgutverkehr: Knotenpunktverkehr weitgehend auf der Straße, Streuverkehr fast ausschließlich auf der Schiene, läßt sich auch anhand unserer Untersuchungsergebnisse, wie wir sie im Anhang zusammengefaßt haben, nachweisen. Danach führen 50,5 v. H. der befragten Betriebe¹ ihren Versand, soweit er Knotenpunktverkehr darstellt, vorwiegend und 16,2 v. H. teilweise auf der Straße durch². Beim Versand nach Hamburg, typischer Knotenpunktverkehr, sind es sogar 69,9 v. H. bzw. 3,9 v. H. der untersuchten Betriebe, die in dieser Relation den Lastkraftwagen vorwiegend bzw. teilweise bevorzugen³. Im Streuverkehr dagegen bedienen sich fast alle Betriebe, nämlich 99 v. H., ausschließlich der Deutschen Bundesbahn als Verkehrsträger⁴. Wie sehr die geographische Struktur des Versandes das zur Anwendung kommende Verkehrsmittel determiniert, läßt sich auch daran erkennen, daß der durchschnittliche Anteil der Straße am Gesamtversand der Betriebe, deren Versand weitgehend gestreut ist, bei 21,2 v. H. liegt, während er für Betriebe, deren Versand sich teilweise bzw. weitgehend auf bestimmte Relationen konzentriert (vorwiegend Hauptplätze) 46,2 v. H. bzw. 75,4 v. H. beträgt⁵.

¹ Betriebe, für deren Versand sich der Güterkraftverkehr grundsätzlich nicht interessiert, sind nicht berücksichtigt worden. Das gilt auch für die folgenden Angaben.

² Vgl. Tabelle im Anhang, Zeile 8a

³ Ebenda, Zeile 9

⁴ Ebenda, Zeile 8b

⁵ Ebenda, Zeile 3 und 5

§ 14 Die Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure

Nach Ansicht der Brand-Kommission betreibt der Güterkraftverkehr in zweifacher Hinsicht Verkehrsauslese: 1. Die Kraftwagenspediteure seien nur an dem gewinnträchtigen Knotenpunktverkehr interessiert, während sie den unrentablen Streuverkehr der Deutschen Bundesbahn überließen. Oftmals gebe der Güterkraftverkehr die im Knotenpunktverkehr beförderten Güter zur Verteilung bei der Deutschen Bundesbahn auf. Er picke sich sozusagen aus einer Relation, die Streuverkehr darstelle, den für sich allein betrachtet rentablen Teilabschnitt heraus, während er die Beförderungspflicht der Deutschen Bundesbahn ausnutze, um sich des unwirtschaftlichen Teilabschnitts zu entledigen. 2. Die Kraftwagenspediteure seien nicht an der Beförderung von sperrigen, voluminösen und geringgewichtigen Stückgütern interessiert¹.

Die Brand-Kommission faßt ihre Ausführungen zur Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs im Stückgutversand mit den Worten zusammen: "Die Deutsche Bundesbahn hat hier wie im Personenzugverkehr im wahrsten Sinne des Wortes das "Monopol der schlechten Verkehre", ... Die lukrativen Verkehre sind im wesentlichen abgewandert"². Die Brand-Kommission mißt also der Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure bei der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße eine große Bedeutung zu. Wie wir im nächsten Kapitel noch näher ausführen werden, sieht die Brand-Kommission in der Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure zugleich auch eine entscheidende Ursache für die unbefriedigende Ertragslage des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn. In dem obigen Zitat klingt das schon unausgesprochen an.

Ad 1: Die Behauptung der Brand-Kommission, daß der Güterkraftverkehr nur am Knotenpunktverkehr und nicht am Streuverkehr interessiert sei, trifft zumindest nicht in dieser Eindeutigkeit zu. Wie unsere bisherige Untersuchung gezeigt hat, ist es ja nicht so, daß der Güterkraftverkehr keinen Streuverkehr übernehmen will, sondern seine Verkehrsbedienung ist im Streuverkehr in bezug auf den Zeitfaktor nur wesentlich schlechter als die der Deutschen Bundesbahn. Indem sich die Kraftwagenspediteure lediglich von ihren Rentabilitätsabwägungen leiten lassen, also die Sendungen so lange sammeln, bis sich eine befriedigende Kapazitätsauslastung ergibt, setzen sie für die Verloader ihre Daten, auf Grund deren es dann - wenn man so will - zur Verkehrsauslese kommt.

Tarifgleichheit im Raum bei qualitativ gleichwertiger Leistung kann sich nur ein Monopolist leisten, unter Konkurrenzverhältnissen läßt sie sich nicht aufrechterhalten (es sei denn, man nimmt ein Defizit in Kauf). Das gilt insbesondere für den Stückgutverkehr. In diesem Sektor differieren auf der Schiene die Kosten pro Tonnenkilometer für den Knotenpunktver-

¹ Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 67, S. 129 und S. 133

² Brand-Gutachten, a. a. O., S. 129

kehr und für den Streuverkehr noch stärker als im Wagenladungsverkehr. Zu den Unterschieden der Kosten pro Tonnenkilometer auf Grund unterschiedlicher Streckenfrequenz und zusätzlicher Umstellungen kommen noch die Kostenunterschiede auf Grund eines notwendigerweise höheren Umladefaktors. Entscheidend in dieser Hinsicht ist aber vor allem, und das gilt für beide Verkehrsträger, daß sich eine gleichwertige Verkehrsbedienung in bezug auf den Zeitfaktor für Knotenpunkt- und Streuverkehr in eine unterschiedliche Kapazitätsauslastung der eingesetzten Güterwagen bzw. Lastkraftwagen niederschlägt.

Inwieweit die Kraftwagenspediteure sich bei der Verteilung der Sendungen der Deutschen Bundesbahn bedienen, läßt sich nicht nachprüfen. Diese Art der Arbeitsteilung wird jedoch eher die Ausnahme als die Regel sein. Zum wenigsten sind wir bei unseren empirischen Erhebungen auf keine derartigen Fälle von Verkehrsauslese gestoßen. Wie unsere bisherigen Ausführungen erkennen lassen, bevorzugt der Verloader den Lastkraftwagentransport in der Regel nur dann, wenn der Empfangsspediteur den Bestimmungsort selbst anfährt; die Kraftwagenspediteure haben also weitgehend von vornherein nicht die Möglichkeit, diese Art der Verkehrsauslese zu betreiben.

Ad 2; Dagegen trifft es zu, daß die Kraftwagenspediteure an sperrigen und voluminösen Stückgütern nicht interessiert sind. Die Beförderung dieser Güter ist bei der gegenwärtigen Tariflage für sie kein lukratives Geschäft. Der Sperrigkeitszuschlag (50 v. H. des normalen Beförderungsentgeltes) wiegt die Reduzierung der Kapazitätsauslastung nicht auf. Auch die Beförderung von geringgewichtigen Gütern wird von den Kraftwagenspediteuren nach Möglichkeit vermieden. Die Kosten für die stationäre Behandlung der Stückgüter wachsen mit steigendem Gewicht nur unterproportional. Die Mengendegression des Stückguttarifs berücksichtigt das nur unzureichend. Aber insbesondere ist die Flächenerschließung umso aufwendiger, je kleiner die zu verteilenden bzw. zu sammelnden Sendungen sind. Aber auch in dieser Hinsicht hat die Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure nicht jenes Ausmaß, das die Brand-Kommission unterstellt.

Ohne Zweifel sind die Kraftwagenspediteure nicht daran interessiert, mit Betrieben ins Geschäft zu kommen, die vorwiegend sperrige, voluminöse und/oder geringgewichtige Stückgüter zu versenden haben. So sind zahlreiche Betriebe gar nicht in der Lage, im gewerblichen Stückgutverkehr zwischen Schiene und Straße zu wählen. Da der Güterkraftverkehr nicht der Beförderungspflicht unterliegt, sind sie auf die Deutsche Bundesbahn angewiesen. Als Beispiele seien hier Betriebe der Fahrrad- und Möbelindustrie genannt. Inwieweit auf diese Weise die Arbeitsteilung im Stückgutverkehr beeinflußt wird, läßt sich nicht quantifizieren. Bei unseren empirischen Erhebungen machten die Betriebe, an deren Versand die Kraftwagenspediteure grundsätzlich nicht interessiert waren, 2,7 v. H. der insgesamt befragten aus. Bezieht man noch die Betriebe in die Betrachtung mit ein, deren Stückgutversand die Kraftwagenspediteure nicht

gerade ablehnten, nach Möglichkeit aber vermieden, ihren Versand, wenn überhaupt, also nur mit süß-saurem Gesicht durchführten, dann liegt für 7.2 v. H. der insgesamt untersuchten Firmen eine grundsätzliche bzw. tendenzielle Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs vor¹. Diese Werte können allerdings in keiner Weise als repräsentativ aufgefaßt werden, dafür hängen sie zu sehr von der Industriestruktur des Untersuchungsgebietes ab.

Es ist aber keineswegs so, daß sich die Kraftwagenspediteure aus dem Versandaufkommen der Betriebe die lukrativsten Sendungen aussuchen und den Rest, die Brosamen sozusagen, der Deutschen Bundesbahn überlassen. Das läßt sich der Verlader nicht gefallen. Der innere Wettbewerb im Güterkraftverkehr sorgt schon dafür, daß diese Praktiken nicht möglich sind. Die Verlader würden ihre Geschäftsverbindungen mit einem Kraftwagenspediteur, der auf diese Weise Gewinnmaximierung betreiben wollte, sofort lösen. So sind wir bei unseren Befragungen nicht auf einen einzigen Fall einer derartigen Verkehrsselektion gestoßen. Wir deuteten das schon in § 11 an: Der Kraftwagenspediteur orientiert sich bei seinen Rentabilitätsabwägungen an dem gesamten Versand des Kunden, nicht an seinen einzelnen Sendungen. Wenn er mit einem Verlader in Geschäftsbeziehungen getreten ist, unterliegt er zwar nicht juristisch, wohl aber faktisch genauso der Beförderungspflicht wie die Deutsche Bundesbahn.

Wenn trotzdem, wie Tabelle 10 zeigt (s. folgende Seite), der Anteil der geringgewichtigen Sendungen am Gesamtversand der Verkehrsträger bei der Deutschen Bundesbahn wesentlich größer ist als beim Güterkraftverkehr, so kommt darin zu einem großen Teil nur die unterschiedliche Struktur des Stückgutversandes der Verkehrsträger in bezug auf Knotenpunkt- und Streuverkehr zum Ausdruck. Beim Streuverkehr, aus dem weitgehend der Stückgutversand der Deutschen Bundesbahn besteht, herrschen die geringgewichtigen Sendungen vor, im Knotenpunktverkehr, der im Stückgutversand auf der Straße einen wesentlichen Teil ausmacht, überwiegen die schweren Sendungen. Industrie und Großhandel haben ihren Standort in der Regel in den Hauptplätzen, während sich in den Nebenplätzen - und das gilt insbesondere für jene, deren Bedienung Streuverkehr darstellt - im allgemeinen nur Einzelhandelsbetriebe befinden². Bei Sendungen, deren Empfänger der Einzelhandel ist, wird es sich um kleinere Partien handeln als bei Sendungen, deren Empfänger Industrie- oder Großhandelsbetriebe sind.

¹ Vgl. Tabelle im Anhang, Zeile 10

² Vgl. dazu unsere Ausführungen zu den Begriffen "Hauptplatz" und "Nebenplatz" in § 8, S. 35

Tabelle 10 : Der Stückgutverkehr ^{a)} der Deutschen Bundesbahn und des gewerblichen Güterfernverkehrs nach Gewichtsgruppen im Jahre 1958

Gewichtsgruppe der Sendungen	Anteil am Gesamtversand der Deutschen Bundesbahn in v. H.	Anteil am Gesamtversand des gew. Güterfernverkehrs in v. H.
1 - 500 kg	70,4	12,6
501 - 1000 kg	16,6	18,4
über 1000 kg	13,0	69,0
Insgesamt	100,0	100,0

a) Nur Stückgutversand nach Regeltarif

Quelle: Brand-Gutachten, a. a. O., S. 132

Daß der unterschiedliche Anteil der geringgewichtigen Sendungen mehr oder weniger auf die Struktur des Versandes der Verkehrsträger in bezug auf Knotenpunkt- und Streuverkehr zurückzuführen ist, läßt sich auch anhand der Ergebnisse unserer empirischen Erhebungen zeigen, wie wir sie im Anhang zusammengefaßt haben: Für Betriebe, deren Versand weitgehend gestreut ist, beträgt das durchschnittliche bzw. typische Gewicht ihres Versandes im Durchschnitt 150 kg. Für Betriebe, deren Versand nur teilweise gestreut ist, liegt es bei 300 kg, und bei Betrieben, deren Versand sich weitgehend auf bestimmte Relationen konzentriert (gewöhnlich Versand zwischen Hauptplätzen und/oder Nebenplätzen mit relativ großem Stückgutaufkommen) ergibt sich ein entsprechendes Gewicht von 600 kg¹.

Fünftes Kapitel

KRITISCHE WÜRDIGUNG DER VON DER BRAND-KOMMISSION ZUR SANIERUNG DES STÜCKGUTGESCHÄFTS DER DEUTSCHEN BUNDESBahn DURCHGEFÜHRTEN UNTERSUCHUNG².

§ 15 Die Ursachen des Strukturwandels im Stückgutverkehr

Die Brand-Kommission hat sich bei ihrer Untersuchung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn mit den Ursachen des Strukturwandels im Stückgutverkehr nur am Rande beschäftigt. Ihre Ausführungen zu den

¹ Vgl. Tabelle im Anhang, Zeile 3 und 4. Soweit für das typische Gewicht Gewichtsgrenzen angegeben wurden, haben wir den Mittelwert der Berechnung zugrunde gelegt. Waren die Angaben nach unten nicht begrenzt, wurde das Schnittgewicht zwischen Stückgut- und Expresgutversand (10 kg) als untere Grenze unterstellt.

² Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., insbesondere S. 129 ff

Ursachen des Strukturwandels beschränken sich auf einige einleitende Bemerkungen:

"Der Vorzug des Kraftwagens zeigt sich in seiner - gegenüber dem Großbetrieb "Eisenbahn" größeren - Beweglichkeit, durch den organisatorisch und kundendienstlich kostenwirksamen Einsatz kleinerer Einheiten, die größere Anpassungsfähigkeit seines Abfertigungsdienstes und Lastevorgangs, in der Einsparung zusätzlicher Umschlagsvorgänge an Verkehrsknoten, in der besseren Auslastung des Fahrzeugs, den wesentlich kürzeren Laufzeiten besonders im Nahverkehr, in der Unabhängigkeit vom Fahrplan und von vorhandenen örtlichen Anlagen und Abfertigungseinrichtungen. Gerade im Stückgutverkehr spielen die art eigenen Vorzüge des Kraftwagens für die Wahl des Verkehrsmittels durch den Versender eine entscheidende Rolle. Je umladeempfindlicher das Gut ist und je stärker die Vorteile einer Verpackungskostensparnis ins Gewicht fallen, desto mehr schlägt der Vorteil des Kraftwagens mit seinem umladungsfreien Verkehr von Haus zu Haus zu Buch. Auch die Rationalisierung des Handels, insbesondere die Verringerung der Lagerhaltung beim Großhandel, hat zugunsten des Kraftwagens gewirkt. Schließlich bietet der Kraftwagen auch durch seine Verbindung mit der Kundenbedienung und der Kundenwerbung gerade für den Kleingutverkehr viele zusätzliche Vorteile. Alle diese Umstände gaben dem Kraftverkehr die Möglichkeit, sich an die speziellen Bedürfnisse des Kunden bei der technischen und kommerziellen Bedienung des einzelnen Transportvorgangs gut und schnell anpassen zu können."¹

Wir haben uns im zweiten und dritten Kapitel eingehend mit den Determinanten der gegenwärtigen Wettbewerbsstellung von Schiene und Straße im gewerblichen Stückgutverkehr beschäftigt. Implizite wurden damit auch die Ursachen des Strukturwandels im Stückgutverkehr herausgearbeitet, zumindest die Ursachen für den Strukturwandel, der auf den Wettbewerb des gewerblichen Güterfernverkehrs zurückzuführen ist. Wir wollen uns deshalb nicht im einzelnen mit den obigen Ausführungen der Brand-Kommission auseinandersetzen. Die folgenden kritischen Bemerkungen mögen genügen.

Die meisten Argumente, die die Brand-Kommission als Ursache für den Strukturwandel im Stückgutverkehr anführt, treffen nur für den Werkverkehr zu. Nur beim Werkverkehr entfällt an den Knotenpunkten ein zusätzlicher Umschlag und sprechen die Vorteile der Verpackungskostensparnis umso mehr zugunsten des Lastkraftwagens je umladeempfindlicher das Gut ist. Das gleiche gilt für das Argument, daß der Kraftwagen durch seine Verbindung mit der Kundenbedienung und -werbung gerade für den Kleingutverkehr viele zusätzliche Vorteile biete. Die Brand-Kommission hat sich offenbar nicht die Mühe gemacht, die Abwicklung des gewerblichen Stückgutverkehrs auf der Straße zu untersuchen, sonst hätte sie feststellen müssen, daß beim gewerblichen Stückgutverkehr auf der Straße

¹ Vgl. Brand-Gutachten, a. a. O., S. 129

der umladungsfreie Haus-Haus-Verkehr eher die Ausnahme als die Regel ist, und daß die Unabhängigkeit vom Fahrplan und den vorhandenen örtlichen Anlagen nur bedingt zutrifft. Zwar spart auch der gewerbliche Güterfernverkehr beim Stückguttransport gegenüber der Eisenbahn einen bzw. zwei zusätzliche Umschlagsvorgänge ein, aber nicht an den Knotenpunkten, sondern bei der überörtlichen Flächenerschließung. Entsprechende Kostenvorteile hat der gewerbliche Güterfernverkehr also nicht beim Stückgutversand zwischen den Hauptplätzen, sondern bei der Bedienung der Nebenplätze. Zwar hebt auch die Brand-Kommission die Bedeutung der kürzeren Laufzeiten auf der Straße als Ursache für den Strukturwandel im Stückgutverkehr hervor, aber die dominierende Bedeutung, die dieser Faktor als Ursache für den Strukturwandel gehabt hat¹, hat sie offensichtlich nicht erkannt. Am Rande sei nur erwähnt, daß nicht die Verringerung der Lagerhaltung zugunsten des Lastkraftwagens gewirkt hat, sondern umgekehrt, der gegenüber der Deutschen Bundesbahn oft schnellere Lastkraftwagen hat eine Reduzierung der Lagerhaltung ermöglicht. Die Brand-Kommission verwechselt Ursache und Wirkung, zumindest kommt die Richtung der Kausalbeziehung in ihrer Formulierung nicht deutlich genug zum Ausdruck.

§ 16 Die Verlustquellen des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn.

Nach Ansicht der Brand-Kommission wird die Rentabilität des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn durch folgende Faktoren nachteilig beeinflußt:

- 1.) Bedienung einer zu großen Zahl von Abfertigungsstellen mit geringem Stückgutverkehr
- 2.) Hohe Kosten der ladedienstlichen Behandlung des Stückguts
- 3.) Mangelnde Auslastung der Stückgutwagen
- 4.) Häufigkeit der Umstellungen und Umladungen
- 5.) Unzureichende Entgelte für die Beförderungsleistungen der Deutschen Bundesbahn

¹ Wie die Ergebnisse einer Enquete der Spitzenorganisationen der gewerblichen Wirtschaft und der Landwirtschaft zeigen, sehen rund 75 v. H. der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen in der termingerechten Anlieferung (lies: schnellen Anlieferung) einen besonderen Vorteil des Werkverkehrs. Es handelt sich dabei um eine Untersuchung, die sich auf den Wagenladungs- und Stückgutverkehr, also nicht auf letzteren allein, bezieht. (Vgl.: Die Auswirkungen der Beförderungsteuererhöhung im Werkfernverkehr auf Grund des Verkehrsfinanzgesetzes vom 6. 4. 1955, erschienen im Verlag Joh. Heider, Bergisch Gladbach, 1956, S. 43). Eine Untersuchung, die sich allein auf den Stückgutverkehr bezogen hätte, hätte sicherlich für den Zeitfaktor noch höhere Werte ergeben. Zur Begründung vgl. unsere Ausführungen in § 7, S. 32 ff. Man darf deshalb unterstellen, daß der Zeitfaktor als Ursache für den Strukturwandel im Stückgutverkehr generell eine dominierende Bedeutung hatte.

Während es sich bei den unter 1 bis 4 genannten Faktoren um Verlustquellen handelt, die von der Kostenseite her die Rentabilität des Stückgutgeschäfts beeinträchtigen, soll der unter 5 genannte Faktor eine Verlustquelle darstellen, die von der Ertragsseite her die Rentabilität des Stückgutgeschäfts nachteilig beeinflusst. Es mag auf den ersten Anblick banal erscheinen, für das Defizit in einem Geschäftszweig als Ursache unzureichende Entgelte besonders herauszustellen. Ein Defizit entsteht eben dadurch, daß die Kosten nicht durch die Erträge gedeckt werden. Die Brand-Kommission tut es dennoch, weil sie der Ansicht ist, daß sich die Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn im Stückgutverkehr nicht an dem Prinzip der Gewinnmaximierung orientiere, die Tarife der Deutschen Bundesbahn also nicht jeweils dem Cournotschen Punkt entsprächen, so daß die Rentabilität des Stückgutgeschäfts durch eine Anhebung bzw. Senkung der Tarife *ceteris paribus* verbessert werden könne.

In dem Teil des Brand-Gutachtens, der dem Stückgutproblem der Deutschen Bundesbahn im besonderen gewidmet ist, kommt das nicht in der wünschenswerten Klarheit zum Ausdruck. Es ist in diesen Ausführungen nur implicite enthalten. In den allgemeinen Vorbemerkungen zu dem Abschnitt "Die Verlustquellen der Deutschen Bundesbahn und die Vorschläge für ihre Beseitigung" heißt es aber in aller Deutlichkeit: "... , denn die Tarife der Deutschen Bundesbahn sind mit Ausnahme weniger Subventionstarife und einiger Sozialtarife heute reine Konkurrenztarife geworden. Lediglich im Berufsverkehr und im Stückgutverkehr wird im größeren Ausmaß Geld zu Lasten des Steuerzahlers verschenkt!".

Wenn wir uns im folgenden mit den obigen Verlustquellen im einzelnen befassen, geschieht das in einer anderen Reihenfolge als es die Brand-Kommission tut. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Brand-Kommission bei der Festlegung der Reihenfolge, in der die einzelnen Faktoren genannt und untersucht worden sind, recht willkürlich vorgegangen ist. Auch leidet die Darstellung der Brand-Kommission daran, daß die Ausführungen zu den einzelnen Faktoren beziehungslos nebeneinander stehen. Wir werden die Reihenfolge so wählen, daß der logische Zusammenhang deutlich wird, der zwischen den einzelnen Verlustquellen besteht.

Die Beförderung des Stückguts erfolgt bei der Deutschen Bundesbahn in Orts-, Umlade- und Kurswagen. Die Ortswagen enthalten nur Güter für den Zielbahnhof des Waggons, die Umladewagen daneben noch Güter, die auf dem Zielbahnhof umgeladen werden müssen. Kurswagen sind Stückgutwagen, die auf bestimmten Strecken und in bestimmten Zügen zur Sammlung und/oder Verteilung von Stückgütern eingesetzt werden. Während mit den Orts- und Umladewagen jeweils nur ein Stückgutplatz angefahren wird, werden bei einem Kurswagenumlauf mehrere Güterabfertigungen bedient.

¹ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 112

Im Durchschnitt wurden die im Stückgutverkehr eingesetzten Wagen (Frachtgut) je Wagenumlauf im Jahre 1956 wie folgt ausgenutzt:

Kurs- und Doppelkurswagen	2,07 t
Orts- und Umladewagen	3,25 t

Die Orts-, Umlade- und Kurswagen besitzen eine Ladekapazität von 17,5 Tonnen. Die Tragfähigkeit der Doppelkurswagen ist - wie der Name schon sagt - doppelt so groß¹. Die durchschnittliche Kapazitätsauslastung der Orts- und Umladewagen betrug 1956 demnach noch nicht einmal 20 v. H., die der Kurs- und Doppelkurswagen war noch geringer. Die niedrige Kapazitätsauslastung stellt eine wesentliche Ursache für die Entstehung des Defizits im Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn dar.

Wie sich aus den Ausführungen der Brand-Kommission ergibt, ist es der Deutschen Bundesbahn in den letzten Jahren² gelungen, die durchschnittliche Auslastung ihrer im Stückgutverkehr eingesetzten Wagen von 2,6 auf 3,0 t, also um 15 v. H., zu steigern. Sieht man allerdings diese Verbesserung relativ, d. h. in bezug auf die Ladekapazität der Stückgutwagen, dann fällt die Steigerung kaum ins Gewicht und konnte natürlich auch nicht die Kostensituation wesentlich verbessern.

Als Gründe für die geringe Auslastung der Stückgutwagen führt die Brand-Kommission an:

1.) Der Anteil der sperrigen und nicht stapelfähigen Güter an der Gesamtmenge des bei der Deutschen Bundesbahn verbliebenen Stückguts lasse bei räumlich voller Ausnutzung keine gewichtsmäßige Auslastung zu. Wie wir bei unseren persönlichen Studien des Stückgutverkehrs auf der Schiene feststellen konnten, darf diesem Argument keine allzu große Bedeutung zugemessen werden. Ohne Zweifel ist der Anteil von sperrigen und voluminösen Stückgütern am Gesamtversand der Deutschen Bundesbahn nicht unbeträchtlich. Nach unseren Erfahrungen sind allerdings Fälle, in denen einem Waggon nichts mehr zugeladen werden kann, weil er raum-, aber nicht gewichtsmäßig ausgelastet ist, eher die Ausnahme als die Regel³.

¹ Nach Auskünften der Bundesbahndirektion Hannover. Im Brand-Gutachten fehlen diese Angaben und folglich auch die folgenden Werte für die relative Kapazitätsauslastung.

² Welche Jahre die Brand-Kommission mit "in den letzten Jahren" meint, geht aus ihren Ausführungen nicht hervor. Die Brand-Kommission hat ihre Untersuchung im Jahre 1959 abgeschlossen. Vermutlich sind also mit "in den letzten Jahren" die Jahre vor 1959 gemeint.

³ Diese Erfahrungen - das sei ausdrücklich betont - können natürlich nicht als repräsentativ für den gesamten Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn gelten.

2.) Eine wesentliche Bedeutung für die geringe Kapazitätsauslastung der Stückgutwagen kommt dagegen den in § 74 der EVO vorgeschriebenen Lieferfristen zu. Zur Einhaltung dieser Lieferfristen ist die Deutsche Bundesbahn gezwungen, alle Güterabfertigungen unabhängig von ihrem Stückgutaufkommen täglich zu bedienen. Aus diesem Grunde ist eine länger befristete Sammlung und damit eine bessere Auslastung der Stückgutwagen nicht möglich.

3.) Bei geringerer Inanspruchnahme des Güterwagenparks neigen die Güterabfertigungen dazu, zur Vermeidung von Umladungen geringer ausgelastete Wagen abzufertigen.

Wie sich aus den Ausführungen der Brand-Kommission ergibt, wird jede Sendung bei der Deutschen Bundesbahn unterwegs im Durchschnitt 1,8-mal umgeladen. Jede Sendung bei der Deutschen Bundesbahn muß also, berücksichtigt man auch den Ladevorgang auf der Empfangs- und Zielstation, im Durchschnitt rd. viermal stationär behandelt werden. In dem hohen Umladefaktor ist eine weitere wesentliche Ursache für die Entstehung des Defizits im Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn zu sehen.

Die Brand-Kommission führt die Häufigkeit der Umladungen darauf zurück, daß das Stückgutaufkommen der Deutschen Bundesbahn weitgehend nur noch Streuverkehr darstellt. Ohne Zweifel stimmt das. Aber die Brand-Kommission weist nicht darauf hin, daß der Umladefaktor lediglich beim Stückgutverkehr auf der Schiene durch die geographische Struktur des Versandes beeinflußt wird. Mit anderen Worten: Die Höhe des Umladefaktors wird zwar entscheidend durch den Anteil des Streuverkehrs am Gesamtversand bestimmt, aber das ist eine Folge der technisch-organisatorischen Abwicklung des Stückgutverkehrs auf der Schiene¹.

So ist zwar auch die Anzahl der pro Wagen erforderlichen Umstellungen im Stückgutverkehr überdurchschnittlich hoch, weil der Teil des Stückgutaufkommens, der in Knotenpunktverbindungen anfällt, verschwindend gering ist. Aber auch in diesem Fall handelt es sich um ein typisches Phänomen des Eisenbahntransportes.

Wie wir schon oben ausgeführt haben, ist der Umladefaktor beim Streuverkehr der Deutschen Bundesbahn überdurchschnittlich hoch und sind die Stückgutwagen, die im Vor- und Nachlauf eingesetzt werden, besonders gering ausgelastet. Sehr ungünstig wirkt sich deshalb die Bedienung einer zu großen Anzahl von Güterabfertigungen mit geringem Stückgutaufkommen auf die Rentabilität des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn aus:

"Umfang und Grad der Wirtschaftlichkeit des Stückgutgeschäfts in den einzelnen Verkehrsbeziehungen ist nicht bekannt. Eine Auswertung der Ver-

¹ Vgl. Ausführungen in § 8, S. 37 ff

sandstatistik, aus der wohl die gesamte Versandmenge, nicht aber Bestimmungsorte und Versandweiten entnommen werden können, hat ergeben, daß im Jahre 1957 Stückgut wie folgt aufgeliefert worden ist:

	Zahl der Güterabfertigungen insgesamt - ohne Saarland - 5890)	Versandt	Anteil am Gesamtversand v. H.
Güterabfertigungen bis zu 170 kg arbeits-täglicher Versand	2176	40.742	0,8
über 170 kg bis 330 kg arbeitstägl. Versand	707	50.549	1,0
insgesamt	2883	91.291	1,8

Auf die restlichen rd. 3000 Güterabfertigungen entfallen somit im Versand 98,2 v. H. des Stückguts. Geht man davon aus, daß bei einer so breiten Streuung die Empfangsmenge prozentual in der gleichen Größenordnung liegt wie die Versandmenge, so würde die Deutsche Bundesbahn im Falle der Schließung der 2883 Güterabfertigungen für den Stückgutverkehr etwa 4 v. H. des Stückguts verlieren.¹

Wir halten die Schlußfolgerungen, die die Brand-Kommission aus den Zahlen der Versandstatistik der Deutschen Bundesbahn zieht, für sehr gewagt, um nicht gerade zu sagen: für falsch. Man kann nicht ohne weiteres von dem geringen Anteil, den rd. die Hälfte der von der Deutschen Bundesbahn unterhaltenen Güterabfertigungen am Gesamtversand der Deutschen Bundesbahn hat, darauf schließen, daß der entsprechende Anteil, den diese Abfertigungen am Gesamttempfang² der Deutschen Bundesbahn haben, nicht wesentlich größer sei. Bei den kleinen Güterabfertigungen werden Versand und Empfang stark zugunsten des letzteren divergieren³, da die Bedeutung der kleinen Güterabfertigungen im wesentlichen in ihrer Rolle als Empfangsstationen von Stückgutsendungen besteht, die zur Konsumgüterversorgung der betreffenden örtlichen Einzugsbereiche dienen⁴. Die Zahlen der Versandstatistik können also kein Indiz für das gesamte Stückgutaufkommen (Versand und Empfang) einer Güterabfertigung sein, und nur darin manifestiert sich letzten Endes die Bedeutung der einzelnen Güterabfertigungen im Rahmen des Gesamtversandes. Bei einer Schließung der Hälfte der von der Bundesbahn unterhaltenen Güterabfertigungen muß man daher mit größeren Verkehrsverlusten rechnen als es die Brand-Kommission tut.

¹ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 130/131

² Gesamtversand und -empfang entsprechen sich natürlich.

³ Bei den größeren Güterabfertigungen ist es also umgekehrt.

⁴ Vgl. Ausführungen in § 14, S. 62 ff

Den dritten wesentlichen Faktor, auf den das Defizit im Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn zurückzuführen ist, sieht die Brand-Kommission in der Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs. Sie hat diese Verlustquelle zwar nicht expressis verbis in ihren Katalog der Faktoren mit aufgenommen, die auf die Wirtschaftlichkeit des Stückgutgeschäfts nachteilig einwirken, das ergibt sich aber aus den Ausführungen, die sie im einzelnen zu der Verlustquelle "Hohe Kosten der ladedienstlichen Behandlung des Stückguts" macht.¹

Eine von der Brand-Kommission veranlaßte Untersuchung hat folgendes Ergebnis gezeitigt:

1.) Die Kosten der ladedienstlichen Behandlung werden in erster Linie durch die entsprechenden Aufwendungen für die stationäre Behandlung der einzelnen Stücke, aus denen eine Sendung besteht, bestimmt. Die Kosten der ladedienstlichen Behandlung sind also ceteris paribus umso höher, je mehr Stücke eine Sendung umfaßt.

2.) Die Kosten der ladedienstlichen Behandlung je Tonne Stückgut sinken mit zunehmendem Gewicht der Stücke und sind insbesondere bei geringgewichtigen Gütern zwischen handlichen und unhandlichen Gütern sehr unterschiedlich.

Die Ausgestaltung des gegenwärtigen Stückguttarifs entspricht nicht dieser Kostensituation. Die von Gewicht und Entfernung unabhängigen Grundgebühren werden auf die einzelne Sendung statt auf das einzelne Stück bezogen. Die Mengendegression des Tarifs ist im Verhältnis zur entsprechenden Kostendegression zu gering, und der Sperrigkeitszuschlag von 50 v. H. des normalen Beförderungsentgeltes genügt nicht, um die unterschiedlichen Kosten in der ladedienstlichen Behandlung auszugleichen, zumal er gleichzeitig auch noch die durch die Sperrigkeit der Stückgüter verursachte Verringerung der Kapazitätsauslastung aufwiegen soll.²

Nach Ansicht der Brand-Kommission interessiert sich deshalb der Güterkraftverkehr insbesondere im Streuverkehr nicht für die Beförderung solcher geringgewichtigen Sendungen. Sie sind der Deutschen Bundesbahn gerauso wie die sperrigen und sonst unhandlichen Stückgüter auf Grund

¹ Die Formulierung "Hohe Kosten der ladedienstlichen Behandlung des Stückguts" ist im Hinblick auf das, was die Brand-Kommission im einzelnen zu diesem Faktor ausführt, recht unglücklich gewählt. Eine Feststellung des Inhalts, daß bei der gegebenen Produktionsfunktion die Kosten für die stationäre Behandlung des Stückguts das Kostenbild im Stückgutverkehr entscheidend beeinflussen und deshalb auch eine entscheidende Ursache für das Defizit im Stückgutverkehr sind, wäre übrigens trivial und mehr besagt ja die obige Formulierung nicht.

² Vgl. dazu auch unsere kritischen Bemerkungen auf S.67

der Beförderungspflicht verblieben, während der lukrative Verkehr weitgehend abgewandert ist.

In § 14 haben wir gezeigt, daß die Brand-Kommission das Ausmaß der Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs überschätzt. Wie wir dort im einzelnen begründet haben, ist der relativ hohe Anteil von Streuverkehr am Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn sowie der relativ hohe Anteil von geringgewichtigen Sendungen am Gesamtversand der Deutschen Bundesbahn zu einem großen Teil nur die Folge der veränderten Wettbewerbsstellung des Verkehrsträgers Schiene.

Unsere bisherigen Ausführungen lassen auch erkennen, was die Brand-Kommission konkret unter "Unzureichende Entgelte für die Beförderungsleistungen der Deutschen Bundesbahn" versteht. Die Brand-Kommission selbst äußert sich zu dieser Verlustquelle lediglich mit dem lapidaren Satz: "Nach obigen Ausführungen bedarf es keiner besonderen Begründung, daß die Entgelte im Stückgutverkehr völlig unzureichend sind, insbesondere bei sperrigen voluminösen Gütern und auf nahen Entfernungen."¹ Diese Feststellung ist sehr oberflächlich, da sie das eigentliche Problem, das hier relevant ist, nicht anspricht, nämlich, inwieweit bei der gegenwärtigen Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn allgemeine oder partielle Tarifierhöhungen ratsam sind.²

§ 17 Die Maßnahmen zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn.

Von der Durchführung ihres Sanierungsprogramms verspricht sich die Brand-Kommission eine Verbesserung der Rentabilität des Stückgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn um 200 Mill. DM.³ Damit wäre zwar noch nicht die volle Rentabilität des Stückgutgeschäfts erreicht, aber das Defizit, das im Jahre 1958 unter Berücksichtigung des auf den Stückgutverkehr entfallenen Anteils der Gemeinkosten 374,6 Mill. DM⁴ betrug, würde um einen wesentlichen Betrag reduziert. Ziel dieses Paragraphen ist es, anhand der Ergebnisse, die unsere Untersuchung über die Determinanten der gegenwärtigen Marktstellung von Schiene und Straße im gewerblichen Stückgutverkehr gebracht hat, zu zeigen, daß die Erwartungen nicht gerechtfertigt sind, die die Brand-Kommission an die Verwirklichung ihres Sanierungsprogramms knüpft.

Zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn schlägt die Brand-Kommission Maßnahmen folgender Art vor:

¹ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 133

² Vgl. oben, S. 66

³ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 14

⁴ Vgl. Ausführungen in § 4, S. 17

- 1.) Maßnahmen zur Senkung der Kosten
- 2.) Maßnahmen zur Erhöhung der Erträge
- 3.) Organisatorische Maßnahmen

Bei den unter 1 und 2 genannten Maßnahmen handelt es sich um Vorschläge, die die Brand-Kommission zur Beseitigung der im vorhergehenden Paragraphen im einzelnen dargestellten Verlustquellen macht. Bei den unter 3 genannten Vorschlägen haben wir es mit Maßnahmen zu tun, die die Organisation des Stückgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn verändern. Sie gehen also weiter als die unter 1 und 2 genannten Vorschläge. Aus diesem Grunde glaubte wohl die Brand-Kommission, die organisatorischen Maßnahmen besonders herausstellen zu müssen, obgleich sie letzten Endes ja auch der Senkung der Kosten bzw. der Erhöhung der Erträge dienen.

Ad 1: Von den Maßnahmen, die die Brand-Kommission zur Senkung der Kosten vorschlägt, mißt sie selbst nur jenen eine nennenswerte Bedeutung für die Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn zu, die sie zur besseren Auslastung der Wagen und zur Verminderung der Umstellungen und Umladungen macht. Gewisse günstige Einflüsse verspricht sie sich auch noch von der Aufhebung der Beförderungspflicht im Nahverkehr sowie von der Schließung der Güterabfertigungen mit geringem Stückgutaufkommen. Sehr skeptisch beurteilt die Brand-Kommission die Möglichkeit, die Kosten der stationären Behandlung des Stückguts durch eine weitere Rationalisierung des Abfertigungsdienstes zu senken.

Die Schließung von Stückgutabfertigungen mit geringem Stückgutaufkommen bringt für sich betrachtet, wie die Brand-Kommission richtig bemerkt, keine nennenswerten örtlichen Kosteneinsparungen, da das Personal auf den kleinen Bahnhöfen in mehreren Geschäftszweigen der Deutschen Bundesbahn eingesetzt wird.¹ Erhebliche Einsparungen ließen sich in dieser Hinsicht nur erzielen, wenn die entsprechenden Bahnhöfe in Agenturen umgewandelt oder ganz aufgehoben würden. Die Schließung der kleinen Abfertigungen hat nach Ansicht der Brand-Kommission deshalb nur dann einen Sinn, wenn sie die Voraussetzung dafür bildet, den Umlauf der besonders gering ausgelasteten Kurswagen einzuschränken.

An die Möglichkeit, auf diese Weise ohne nennenswerte Verkehrsverluste Betriebsleistungen einzusparen, knüpft die Brand-Kommission, wie wir im vorhergehenden Paragraphen glauben stichhaltig begründet zu haben, zu hohe Erwartungen. Ohne Zweifel wird die Deutsche Bundesbahn einen bedeutenden Teil der von ihr unterhaltenen Güterabfertigungen schließen können, ohne die Substanz ihres Stückgutverkehrs anzugreifen; keineswegs aber rund die Hälfte aller Güterabfertigungen, wie die Brand-Kommission stillschweigend unterstellt.

¹ Vgl. Ausführungen in § 4, S. 20

Bei den größeren Güterabfertigungen ist die Rationalisierung des Abfertigungsdienstes bereits sehr weit fortgeschritten.¹ Die Brand-Kommission empfiehlt, die Rationalisierungsmaßnahmen verstärkt fortzusetzen. Die bisherigen Rationalisierungsmaßnahmen hätten allerdings nicht zu einer fühlbaren Kostensenkung geführt, sondern sich weitgehend nur als Arbeitserleichterung niedergeschlagen. Die Brand-Kommission hält deshalb jeden weiteren Investitionsaufwand nur dann für gerechtfertigt, wenn Arbeitskräfte eingespart und zumindest im gleichen Verhältnis Löhne in Kapitalkosten umgewandelt würden.

Daß sich die bisherigen Rationalisierungsmaßnahmen des Abfertigungsdienstes nicht in einer fühlbaren Kostensenkung niedergeschlagen haben, führt die Brand-Kommission insbesondere auf die Gedingeregelung für die ladedienstliche Behandlung des Stückguts zurück. Da nach der heutigen Gesetzeslage die Festsetzung der Arbeitsbedingungen der Mitbestimmung durch die Personalvertretung bedürfe, hätte die Gedingeregelung überhaupt nicht, oder nur mit großen Verzögerungen und unter starken Widerständen der fortschreitenden Rationalisierung und den damit einhergehenden Arbeitserleichterungen angepaßt werden können.

Wir sind der Ansicht, daß die Brand-Kommission die negativen Auswirkungen, die die Handhabung des Personalvertretungsgesetzes auf die Rentabilität im Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn hat, stark überschätzt.² Denn immerhin scheint es der Deutschen Bundesbahn gelungen zu sein, durch ihre Rationalisierungsmaßnahmen im Abfertigungsdienst die steigenden Lohnkosten für die stationäre Behandlung des Stückguts im Zuge der allgemeinen Lohnerhöhungen ganz oder teilweise aufzufangen.

¹ Insbesondere Mechanisierung des Ladedienstes durch den Einsatz von Gabelstaplern und Paletten. "Die Paletten sind Lademittel mit oder ohne Aufbau, auf denen man eine bestimmte Menge Gut zusammenfassen kann, um eine Ladeeinheit für die Ladebehandlung oder Stapelung mit Hilfe mechanischer Geräte, wie Gabelstapler und Handgabelhubwagen, zu bilden. Sie bestehen entweder aus zwei Böden, die durch Zwischenstücke verbunden sind, oder aus einer Platte, die auf Füßen oder Stützen ruht. Die Paletten können mit senkrechten Wänden (Boxpaletten) oder mit Stützen ausgerüstet sein (Pfostenpaletten)." (Der Behälterverkehr, Zeitschrift für Güterbeförderung mit Behältern auf Schiene, Straße, Wasser und Luftweg, Organ der Studiengesellschaft für Behälterverkehr e.V., 8. Jg., Heft 5/6, Mai/Juni 1959, S. 45)

² So schlägt die Brand-Kommission, wie wir unten noch zeigen werden, die Gründung einer bundesbahneigenen Tochtergesellschaft vor, der die stationäre Behandlung des Stückguts zu übertragen sei. Sie erhofft sich davon eine erhebliche Verbesserung der Rentabilität des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn, weil diese Gesellschaft nicht an das allgemeine Entlohnungssystem der Deutschen Bundesbahn gebunden sei.

Aus den Ausführungen der Brand-Kommission geht zumindest nichts Gegenteiliges hervor.

Zur besseren Auslastung der Stückgutwagen schlägt die Brand-Kommission "eine der heutigen Verkehrsentwicklung angepaßte Änderung des § 74 der EVO vor". Auf diese Weise könnten der Deutschen Bundesbahn überall dort, "wo aus betriebswirtschaftlichen Gründen eine tägliche Bedienung nicht zumutbar sei", längere Lieferfristen eingeräumt werden. Die Brand-Kommission erhofft sich von dieser Maßnahme insbesondere eine erhebliche Einsparung von Leistungen im Güternahverkehr. Im Zusammenhang mit der Aufhebung des § 74 der EVO kann mit der Einsparung von Leistungen im Güternahverkehr sinnvollerweise nur die Einsparung von Leistungen bei der Flächenerschließung gemeint sein.

Die Forderungen der Brand-Kommission nach Aufhebung des § 74 der EVO und nach Schließung der kleinen Güterabfertigungen liegen in bezug auf das Ziel, das die Brand-Kommission mit ihrer Verwirklichung erreichen will, auf einer Ebene: Nachdem zuerst alle kleinen Güterabfertigungen geschlossen worden sind und dadurch nach Ansicht der Brand-Kommission der Umlauf der besonders schlecht ausgelasteten Kurswagen wesentlich eingeschränkt werden konnte, sollen die verbleibenden Güterabfertigungen entsprechend ihrem Stückgutaufkommen bedient werden - genauso wie es die Kraftwagenspediteure machen.

Wie unsere bisherige Untersuchung gezeigt hat, kommt einmal der Beförderungsdauer bei der Wahl des Verkehrsträgers im Stückgutverkehr eine derart dominierende Rolle zu und zwingt zum anderen der § 74 der EVO die Deutsche Bundesbahn bei der Bedienung von verkehrsschwachen Gebieten zu relativ kurzen Laufzeiten, so daß der Deutschen Bundesbahn beim Streuverkehr von der verladenden Wirtschaft fast ausnahmslos der Vorzug gegeben wird.¹ Eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrsbedienung im Streuverkehr würde die Wettbewerbsstellung der Deutschen Bundesbahn in dem letzten Bereich des Stückgutverkehrs, in dem die Marktstellung der Deutschen Bundesbahn noch nicht durch den Güterkraftverkehr erschüttert worden ist, entscheidend schwächen. Um es mit aller Deutlichkeit und sehr pointiert zu sagen: Eine dem Stückgutaufkommen angepaßte Verkehrsbedienung in bezug auf die Beförderungszeiten würde ohne Zweifel zu "einer erheblichen Einsparung von Leistungen im Güternahverkehr" führen, aber nicht nur zu einer Einsparung von Betriebsleistungen, sondern auch von Verkehrsleistungen.

Unsere Ausführungen in § 8 und insbesondere in § 9 lassen sehr deutlich erkennen, daß der Lastkraftwagen auf Grund seiner räumlichen und zeitlichen Freizügigkeit gerade bei der Flächenerschließung einen wesentlichen zeitlichen Vorsprung gegenüber der Eisenbahn hat, der beim Streuverkehr nur dadurch von der Deutschen Bundesbahn überkompensiert wer-

¹ Vgl. Ausführungen in § 13, S. 57

den kann, weil die Deutsche Bundesbahn infolge der Vorschriften des § 74 der EVO jeden Platz ohne Rücksicht auf sein Stückgutaufkommen täglich anfährt, während die Kraftwagenspediteure die zeitliche Qualität ihrer Verkehrsbedienung, sich allein an ihren Rentabilitätsbetrachtungen orientierend, an der Verkehrsdichte des zu erschließenden Gebietes ausrichten. Bei aller wissenschaftlichen Skepsis darf man unter diesen Umständen die Prognose wagen, daß die von der Brand-Kommission mit der Aufhebung des § 74 der EVO vorgeschlagene Anpassung der Verkehrsbedienung an das Stückgutaufkommen der einzelnen Güterabfertigungen nach der weitgehenden Verdrängung der Deutschen Bundesbahn aus den Knotenpunktverbindungen einschließlich ihrer verkehrsdichten Einzugsbereiche auch im Streuverkehr zu einer vielleicht erst langsam in Gang kommenden, dann aber schnell fortschreitenden Substitution der Eisenbahn führen wird.

Das gilt zumindest im Grundsätzlichen. In einzelnen Fällen, wie auch ganz allgemein, mag die im Augenblick noch starke Wettbewerbsstellung der Deutschen Bundesbahn im Streuverkehr durch eine begrenzte Verlängerung der Laufzeiten nicht berührt werden. Die Deutsche Bundesbahn sollte aber auch bei solchen begrenzten Maßnahmen ihre Wettbewerbsstellung im Auge behalten und vor allen Dingen auch berücksichtigen, daß die Nachfrage auf eine Verschlechterung der Verkehrsbedienung im Streuverkehr kurzfristig zwar nicht sofort, langfristig aber auf jeden Fall mit Verkehrseinbußen reagieren wird. Es wird eine gewisse Zeit dauern, bis sich der Güterkraftverkehr durch eine Intensivierung des Streuverkehrs, den er heute noch wegen der besseren Verkehrsbedienung durch die Deutsche Bundesbahn weitgehend vernachlässigt, der neuen Lage angepaßt hat.

Die Deutsche Bundesbahn sollte sich auch nicht durch das Argument zu einer drastischen Verlängerung der Beförderungszeiten verführen lassen, daß die Deutsche Bundesbahn dem Güterkraftverkehr beim Streuverkehr in der Zuverlässigkeit der Einhaltung der Laufzeiten überlegen sei und auch in Zukunft bleiben werde. Diese sich aus der unterschiedlichen Unternehmensstruktur der Verkehrsträger Schiene und Straße ergebenden Unterschiede zwischen den Angebotsstrukturen¹ kann man nicht ohne weiteres als für immer gegeben voraussetzen. Die Zusammenarbeit der Kraftwagenspediteure, die die wesentlichste Voraussetzung für die verbindliche Einhaltung der Beförderungszeiten auf der Straße ist, wird ständig enger. Die ADEKRA unternimmt große Anstrengungen, die Liniendienste der einzelnen Spediteure in Form eines Verkehrsplans aufeinander abzustimmen. Nach Ansicht der ADEKRA ist es nur noch eine Frage der Zeit, wann die Kooperation der Kraftwagenspediteure so weit gediehen sein wird, daß die einzelnen Spediteure wie Betriebe eines einzigen Unternehmens zusammenarbeiten.

Soweit im Streuverkehr der Deutschen Bundesbahn das Verhältnis von Be-

¹ Vgl. Ausführungen in § 8, S. 38

triebsleistungen (lies: Kosten) und Verkehrsleistungen (lies: Erträge) noch nicht das optimale darstellt, sollte man die Maßnahmen zur Erreichung dieses Verhältnisses eher zu vorsichtig als zu gewagt dosieren. Denn wenn der Substitutionsprozeß einmal in Gang gekommen ist, entfaltet er seine eigene Dynamik, wirkt sozusagen kumulativ¹, und kann, wie die Erfahrungen für den Knotenpunktverkehr gezeigt haben, dann auch nicht zum Stehen gebracht, noch weniger umgekehrt werden.

Bei den Maßnahmen, die die Brand-Kommission zur Verminderung der Umstellungen und Umladungen vorschlägt, weist sie von vornherein darauf hin, daß die Zahl der Umstellungen bis zu einer Neugestaltung des Güterfahrplans als gegeben angesehen werden muß. Als Maßnahme zur Verringerung der Umladungen wiederholt die Brand-Kommission noch einmal ihren Vorschlag, die kleineren Güterabfertigungen zu schließen, um den Umlauf von Kurswagen einzuschränken. Ergänzend fügt sie hinzu, daß die verbleibenden Güterabfertigungen weitgehend nur noch mit geschlossenen Ortswagen bedient werden sollten. Weiter empfiehlt die Brand-Kommission, den Zustell- und Abholdienst der nicht mehr bedienten Abfertigungen - unter Anwendung eines Haus-Haus-Tarifs - mit Kraftfahrzeugen durchzuführen, allerdings nur, soweit das wirtschaftlich getan werden könne. Sie verweist dabei auf die im Raume Hameln unternommenen Versuche der Deutschen Bundesbahn.

Die Brand-Kommission spricht von Maßnahmen zur Verminderung der Umstellungen und Umladungen. Gemeint sind offensichtlich Maßnahmen zur Verminderung der durchschnittlichen Anzahl der Umstellungen pro Wagenlauf und zur Reduzierung des Umladefaktors. Dafür spricht insbesondere, daß die obigen Vorschläge zur Beseitigung der im vorhergehenden Paragraphen unter 4 genannten Verlustquelle gedacht sind. Die Ausführungen, die die Brand-Kommission zu dieser Verlustquelle im einzelnen macht, sind auf die Begriffe "Umladefaktor" und "durchschnittliche Anzahl der Umstellungen pro Wagenlauf" abgestellt.

Wenn durch die Schließung der kleinen Güterabfertigungen der Umladefaktor gesenkt werden kann, dann nicht deshalb, weil der Umlauf der Kurswagen eingeschränkt werden kann, sondern höchstens deshalb, weil die Bedienung der kleinen Güterabfertigungen überdurchschnittlich zahlreiche Umladungen erfordert, so daß ihre Schließung über die dadurch sich verändernde Struktur des Gesamtversandes der Deutschen Bundesbahn einen günstigen Einfluß auf den Umladefaktor ausübt. Aus demselben Grunde ließe sich dann aber auch die durchschnittliche Anzahl der Umstellungen pro Wagenlauf durch eine Schließung der kleinen Abfertigungen reduzieren. Nimmt man den Vorschlag, die verbleibenden Abfertigungen "weitgehend" nur noch mit Ortswagen zu bedienen, allzu wörtlich, dann ist er überhaupt nicht diskutabel, da seine Verwirklichung, wie wir in § 8 gezeigt haben², zum Teil zu unvertretbar langen Beförderungszeiten führen

¹ Vgl. Ausführungen in § 10, S. 45

² Vgl. Ausführungen in § 8, S. 34 ff

würde. Sucht man die Abrichtung von Umladewagen nur dann "weitgehend" zu vermeiden, wenn bei einer längeren Sammlung der Sendungen zumindest ein- oder zweimal in der Woche ein Ortswagen zusammengestellt werden kann, dann ergeben sich immerhin noch die gleichen Probleme wie bei dem Vorschlag der Brand-Kommission zur Aufhebung des § 74 der EVO.

Die im Raume Hameln von der Bundesbahn unternommenen Versuche sahen im einzelnen wie folgt aus¹: Die Nebenplätze, die vom Knotenpunkt Hameln aus bedient werden, wurden anstatt mit der Eisenbahn mit dem Lastkraftwagen erfaßt. Betriebe, deren Stückgutaufkommen relativ groß war, wurden, wie es bei den Kraftwagenspediteuren allgemein üblich ist, direkt angefahren, die übrigen Betriebe mußten auch fernerhin ihre Sendungen bei den betreffenden Güterabfertigungen aufliefern, von denen die Sendungen dann allerdings nicht auf der Schiene, sondern mit dem Lastkraftwagen nach Hameln befördert wurden. In diesem Falle änderte sich nur etwas an der technischen, aber nichts an der organisatorischen Abwicklung des Stückgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn. Die Qualität der Verkehrsbedienung blieb im wesentlichen die gleiche. Es änderte sich auch nichts Entscheidendes an der Kostensituation, da man unterstellen darf, daß die vollen Beförderungskosten je tkm auf der Straße nicht unter denen der leistungsabhängigen auf der Schiene gelegen haben werden.

Es kann deshalb auch nicht überraschen, daß auch der Stückgutversand der Deutschen Bundesbahn im Raume Hameln in den letzten Jahren, dem allgemeinen Trend entsprechend, ständig zurückgegangen ist². In der richtigen Erkenntnis, daß bei der überörtlichen Flächenerschließung durch den Lastkraftwagen die Verkehrsbedienung nur dann verbessert und die Kosten nur dann gesenkt werden können, wenn man die Betriebe direkt anfährt³, hat die Deutsche Bundesbahn diese Verkehre weiter ausgebaut, während sie die reinen Schienenersatzverkehre inzwischen eingestellt hat.

Schließlich empfiehlt die Brand-Kommission zur Senkung der Kosten die Aufhebung der Beförderungspflicht im Nahverkehr (bis 100 km Versandweite). Die Deutsche Bundesbahn soll auf diese Weise die Möglichkeit erhalten, der mißbräuchlichen Ausnutzung der Eisenbahn durch den Güterkraftverkehr im Verteilerverkehr zu begegnen.

Die mißbräuchliche Ausnutzung der Eisenbahn im Verteilerverkehr hat aller Wahrscheinlichkeit nach nicht jene große Bedeutung, die ihr die Brand-Kommission unterstellt⁴. Aber noch aus einem anderen Grund halten wir diese Maßnahme für nicht erforderlich. Wie wir unten zeigen wer-

¹ Der Verfasser hatte Gelegenheit, diese Versuche an Ort und Stelle zu studieren.

² Wie sich aus der Versandstatistik der Güterabfertigung Hameln ergibt.

³ Vgl. Ausführungen in § 8, S. 37 und § 9, S. 43 ff

⁴ Vgl. Ausführungen in §14, S. 61

den, empfiehlt die Brand-Kommission im Rahmen ihrer Vorschläge, die sie zur Erhöhung der Erträge macht, eine kostengerechte Anhebung des Stückguttarifs im Nahverkehrsbereich. Damit wäre das Problem der mißbräuchlichen Ausnutzung der Deutschen Bundesbahn im Verteilerverkehr auf eine elegante Art gelöst: Wenn der Güterkraftverkehr seine im Knotenpunktverkehr transportierten Sendungen zur Verteilung bei der Deutschen Bundesbahn aufgeben will, liegt es nicht im Betriebsinteresse der Deutschen Bundesbahn, ihn daran zu hindern, da es ja, wenn zumindest die leistungsabhängigen Kosten gedeckt sind, kein Verlustgeschäft wäre.

Sollte die Brand-Kommission an ihren Vorschlag, die Beförderungspflicht der Deutschen Bundesbahn im Nahverkehr aufzuheben, allerdings die Erwartung knüpfen, daß auf Grund dieser Maßnahme der Deutschen Bundesbahn der ganze Transport, also auch jener Teil, der Knotenpunktverkehr darstellt, zufallen würde, dann irrt sie sich zumindest dann, wenn die Aufhebung der Beförderungspflicht im Rahmen des Gesamtprogramms der Brand-Kommission durchgeführt wird. Nur bei dem jetzigen Tarifniveau und bei der gegenwärtigen relativ hochwertigen Verkehrsbedienung der verkehrsschwachen Gebiete durch die Deutsche Bundesbahn, ist es für den Güterkraftverkehr interessant, die Deutsche Bundesbahn, wenn überhaupt, für Verteilerdienste einzusetzen. Auch nur unter diesen Umständen können die Kraftwagenspediteure durch eine Aufhebung der Beförderungspflicht ernsthaft in Bedrängnis gebracht werden. Würde dagegen die zeitliche Qualität des Verteilerdienstes der Deutschen Bundesbahn entsprechend den Vorschlägen der Brand-Kommission verschlechtert und würden die Preise für derartige Verkehrsleistungen, wie wir unten im einzelnen darlegen werden, entsprechend den Empfehlungen der Brand-Kommission angehoben, dann würde der Güterkraftverkehr die Verteilung der Sendungen zumindest zu den gleichen Bedingungen wie die Deutsche Bundesbahn durchführen.

Ad 2: Die Vorschläge, die die Brand-Kommission zur Gestaltung des Stückguttarifs macht, liegen auf drei Ebenen:

- 1.) Anpassung des Tarifs an die Kostenstruktur der verschiedenen Transportvorgänge. Im einzelnen denkt die Brand-Kommission insbesondere an folgende Korrekturen: Einmal soll in Zukunft der Rauminhalt der Sendungen das tragende Element der Tarifbildung sein, damit die sperrigen Güter entsprechend den durch sie verursachten besonders großen Aufwand belastet werden. Zum anderen sollen die von Gewicht und Entfernung unabhängigen Grundgebühren nicht auf die einzelne Sendung, sondern auf das einzelne Stück bezogen sowie die Gebühren für geringgewichtige Sendungen stark angehoben werden. Schließlich wären die Tarife, wie wir oben schon erwähnten, für Transporte über geringe Beförderungswelten der Kostenlage entsprechend zu erhöhen.
- 2.) Grundsätzliche Anhebung des Gesamttarifs.

- 3.) Gezielte tarifpolitische Maßnahmen zur Erhöhung des Stückgutaufkommens. Dabei handelt es sich um die Einführung eines Pauschaltarifs¹ für Verlader mit größerem Stückgutversand, die sich verpflichten, eine bestimmte Quote ihres gesamten Stückgutaufkommens bei der Deutschen Bundesbahn aufzuliefern.

Ferner empfiehlt die Brand-Kommission zu prüfen, ob durch die Einführung eines Haus-Haus-Tarifs die Wettbewerbsstellung der Deutschen Bundesbahn gegenüber dem Güterkraftverkehr gestärkt werden kann. Dagegen glaubt die Brand-Kommission von einem allgemeinen Knotenpunkttarif, der für alle Stückgutbeförderungen zwischen Knotenpunkten ermäßigte Sätze bieten würde, abraten zu müssen. Von einer Tarifspaltung nach dem Gesichtspunkt der Verkehrsdichte verspricht sich die Brand-Kommission keine wesentliche Ertragsverbesserung, da der Verkehrsträger Straße mit wirksamen Gegenmaßnahmen antworten würde.

Bevor die Brand-Kommission die oben dargestellten Empfehlungen zur Gestaltung des Stückguttarifs macht, stellt sie programmatisch fest: "Die Höhe der Beförderungsentgelte deckt weder insgesamt die vollen Kosten des Stückgutverkehrs noch entspricht die Gestaltung des Tarifs im einzelnen der Kostenstruktur der verschiedenen Transportvorgänge. Grundsätzlich sollten die Tarife den Kosten angepaßt werden, soweit es die Wettbewerbslage zuläßt"². Das, was bei der angespannten Wettbewerbslage im Stückgutverkehr bei jeder tarifpolitischen Maßnahme in den Mittelpunkt der Überlegungen gehört, nämlich, wie sich die Tarifänderung auf die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn auswirkt, wird mit einem Nebensatz abgetan.

Es kann deshalb auch nicht verwundern, daß die Empfehlungen, die die Brand-Kommission zur Gestaltung des Stückguttarifs macht, teilweise zu sehr an den Kosten und zu wenig an der Wettbewerbsstellung der Deutschen Bundesbahn orientiert sind. Grenzkosten und Grenzerlöse, nicht eine dieser ökonomischen Kategorien allein, bestimmen den Preis, bei dem sich das Gewinnmaximum einstellt. Die Grenzerlöse werden dabei von der Elastizität der Nachfrage, also von der Wettbewerbsstellung des Preisfixierers, determiniert.

¹ "Ein solcher Tarif beruht auf dem Grundsatz, alle Stückgutsendungen eines Verladers nach einem Einheitssatz abzufertigen, der nach dem Durchschnittsgewicht und der durchschnittlichen Entfernung aller von einem Kunden aufgelieferten Stückgutsendungen errechnet wird. Dieses Pauschalverfahren würde die Abfertigung auf Seiten des Verladers sowie auf Seiten der Eisenbahn erheblich vereinfachen und ihr auch gestatten, einen Teil dieser Ersparnisse den Verfrachtern als Rabatt zu gewähren". (Brand-Gutachten, a. a. O., S. 135)

² Brand-Gutachten, a. a. O., S. 135

Unter Berücksichtigung dieser theoretischen Zusammenhänge können wir von den Vorschlägen, die die Brand-Kommission zur Anpassung des Stückguttarifs an die Kostenstruktur der einzelnen Transportvorgänge macht, nur jenen bedenkenlos unterstützen, der eine Anhebung des Tarifs im Nahverkehr vorsieht. Wir sind der Meinung, daß auf den kurzen Distanzen die Erträge noch nicht einmal die leistungsabhängigen Kosten decken¹. Eine an den Grenzkosten ausgerichtete Tarifpolitik würde zwar zu einer weitgehenden Abwanderung des Stückgutvolumens, das bei der Deutschen Bundesbahn noch im Nahverkehr aufkommt, führen, aber die Verkehrseinbußen würden unter diesen Umständen die Rentabilität des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn verbessern.

Die Erfolgsaussichten der übrigen Vorschläge, die die Brand-Kommission zur Anpassung des Stückguttarifs an die Kostenstruktur der einzelnen Transportvorgänge macht, müssen dagegen bei Berücksichtigung der obendargelegten theoretischen Zusammenhänge skeptisch beurteilt werden.

Ohne Zweifel mögen der gegenwärtige Tarif für sperrige und geringgewichtige Güter und die Art der Festsetzung der Grundgebühren für die einzelnen Sendungen nicht einer an der Gewinnmaximierung ausgerichteten Preispolitik entsprechen. Die Deutsche Bundesbahn mag also in dieser Hinsicht Geld zu Lasten des Steuerzahlers verschenken. Grundsätzlich gilt aber, daß eine Preisfixierung für diesen Bereich des Stückgutgeschäfts, die sich ausschließlich an den Kosten orientiert, zu einem relativen Rückgang der Verkehrsleistungen führt, der eventuell größer ist als die relative Preiserhöhung. Wird die daraus resultierende Umsatzreduzierung nicht durch Kostensenkungen überkompensiert, die auf Grund der Verkehrseinbußen möglich sind, dann hat die Tarifierhöhung die Rentabilität des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn nicht verbessert, sondern weiter verschlechtert.

Soweit der hohe Anteil von sperrigen und geringgewichtigen Sendungen am Versand der Deutschen Bundesbahn auf der Verkehrsauslese des Güterkraftverkehrs beruht, wird jede Erhöhung der Tarife für diesen Bereich den Anreiz für den Güterkraftverkehr erhöhen, diese Güter selbst zu befördern. Würde die Deutsche Bundesbahn den Tarif für sperrige und geringgewichtige Sendungen so stark anheben, daß der Versand dieser Güter auch für den Güterkraftverkehr ein lukratives Geschäft wäre, würde ein großer Teil dieser Sendungen auf Grund der besseren Verkehrsbedienung, die der Güterkraftverkehr für weite Bereiche des Stückgutgeschäfts bietet, zur Straße abwandern.

Die gleichen grundsätzlichen Bedenken hegen wir gegen eine allgemeine Erhöhung des Gesamttarifs. Wie bei jeder Anhebung des Tarifs in Teilbereichen des Stückgutgeschäfts muß die Deutsche Bundesbahn auch bei einer allgemeinen Erhöhung des Gesamttarifs im Auge haben, daß das Stück-

¹ Vgl. Ausführungen in § 4, S. 18/19

gutvolumen, das gegenwärtig noch auf der Schiene befördert wird, von dem Augenblick an weitgehend zur Straße abwandern würde, in dem der Tarif so stark angehoben würde, daß er dem Güterkraftverkehr bei Wahrung der Rentabilität einen der Deutschen Bundesbahn qualitativ gleichwertigen Streuverkehr ermöglichen würde. Die Deutsche Bundesbahn darf sich durch begrenzte Tarifierhöhungen, die sich auf das Ergebnis ihres Stückgutgeschäfts günstig auswirken, deshalb auch nicht zu immer neuen Tarifierhöhungen verleiten lassen: Eines Tages wird ihr der Güterkraftverkehr auch im Streuverkehr den Kampf ansagen.

Wir sind mit der Brand-Kommission der Meinung, daß man sich von der Einführung eines Pauschaltarifs keinen entscheidenden Beitrag zur Verminderung des Verlustes im Stückgutgeschäft versprechen sollte, da mit Gegenmaßnahmen des Güterkraftverkehrs gerechnet werden muß. Das gilt auf jeden Fall für einen Pauschaltarif, der im Rahmen des Gesamtprogramms der Brand-Kommission verwirklicht würde. Immerhin einen nennenswerten, wenn auch keinen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der Rentabilität des Stückgutgeschäfts würden wir dagegen von der Einführung eines Pauschaltarifs erwarten, wenn die Deutsche Bundesbahn ihren Tarif und ihre Verkehrsbedienung so gestalten würde, daß sie auch in Zukunft "das Monopol der schlechten Verkehre" besäße. Wenn der Güterkraftverkehr aus Rentabilitätsgründen die Durchführung bestimmter Stückguttransporte zu den gleichen Bedingungen wie die Deutsche Bundesbahn ablehnen muß, erhält die Deutsche Bundesbahn mit dem Pauschaltarif ein wirkungsvolles Instrument, auf Grund von Auflagen, von denen sie die Gewährung des Pauschaltarifs abhängig macht, auch Teile des Stückgutversandes an sich zu binden, die sonst zur Straße abgewandert wären. Die Deutsche Bundesbahn würde damit nur an die guten Erfahrungen anknüpfen, die sie in dieser Hinsicht auf dem Gebiete der Rollgebührensuschüsse gemacht hat¹. Mit der Einführung eines Pauschaltarifs, der billigerweise auch dem Güterkraftverkehr eingeräumt werden müßte, wäre allerdings die Tarifparität zwischen RKT und DEGT im Stückgutverkehr de facto aufgehoben. Im Stückgutverkehr würde neben den Qualitätswettbewerb ein scharfer Preiswettbewerb treten.

Ob die Einführung eines Haus-Haus-Tarifs die Wettbewerbsstellung der Deutschen Bundesbahn wesentlich stärken würde, ist zweifelhaft. Bei ihrer Empfehlung, die Einführung eines Haus-Haus-Tarifs für den Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn zu prüfen, denkt die Brand-Kommission offensichtlich daran, dem Güterkraftverkehr die Möglichkeit zu nehmen, über den Verzicht von Rollgeld bzw. über die Einräumung des Sammelladungstarifs die Beförderungspreise zu manipulieren.

Wie unsere Unternehmensbefragungen ergeben haben, spielt das Beförderungsentgelt auf Grund des geringen Spielraums, den das Gesetz den Verkehrsträgern für einen Preiswettbewerb läßt, als Wahlkriterium nur eine

¹ Vgl. Ausführungen in § 13, S. 59

untergeordnete Rolle. Dazu kommt noch, daß sich die Preiskomponente des Wettbewerbs im gewerblichen Stückgutverkehr eher zugunsten der Marktstellung der Deutschen Bundesbahn als zugunsten der des Güterkraftverkehrs auswirkt. Damit entfällt das Motiv, das wir oben der Brand-Kommission für ihre Empfehlung zur Einführung eines Haus-Haus-Tarifs unterstellt haben.

Mit der Brand-Kommission sind wir der Meinung, daß die Einführung eines allgemeinen Knotenpunktтарifs nicht zu empfehlen ist. Eine Tarifsenkung für Knotenpunktverbindungen hätte nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn der Tarif so stark gesenkt werden könnte, ökonomisch-rationales Verhalten vorausgesetzt, daß sich der Güterkraftverkehr aus diesen Relationen zurückziehen würde, weil er trotz qualitativ besserer Verkehrsbedienung nicht wettbewerbsfähig wäre. Das ist aber aus folgenden Gründen mehr als zweifelhaft: Die reinen Beförderungskosten haben im Stückgutverkehr einen relativ geringen Anteil an den gesamten Transportkosten¹. Preissenkungen im Knotenpunktverkehr werden deshalb nur im begrenzten Umfang möglich sein. Dabei ist es fraglich, ob derartige Preissenkungen unter ökonomisch-rationalem Gesichtspunkten überhaupt vertretbar sind. Wie dem aber auch immer sei, der Güterkraftverkehr wird auf begrenzte Tarifsenkungen bei Wahrung seiner Rentabilität mit entsprechenden Preisnachlässen reagieren können. Und selbst wenn er aus Rentabilitätsgründen zu einer vollständigen Kompensation der Tarifsenkungen der Deutschen Bundesbahn nicht in der Lage sein sollte, ist es sehr unwahrscheinlich, daß die verbleibende Preisdifferenz ausreicht, den inzwischen eingetretenen Strukturwandel im Knotenpunktverkehr rückgängig zu machen. Wie unsere Unternehmensbefragungen gezeigt haben, spielt das Beförderungsentgelt, solange sich die preislichen Differenzen im Angebot der Verkehrsträger in engen Grenzen halten, bei der Wahl des Verkehrsträgers als Wahlkriterium nur eine untergeordnete Rolle².

Ad 3: Die Brand-Kommission ist davon überzeugt, daß die von ihr zur Senkung der Kosten und zur Erhöhung der Erträge vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer erheblichen Verbesserung der Rentabilität im Stückgutverkehr führen werden. Da aber mit ihrer Durchführung noch nicht die volle Wirtschaftlichkeit gewährleistet sei, hat die Brand-Kommission geprüft, "ob der defizitären Entwicklung dieser Verkehrsart zusätzlich durch eine organisatorische Neugestaltung begegnet werden kann".³

Die Brand-Kommission schlägt vor, die Werbung und Abfertigung sowie Be-, Ent- und Umladung im Stückgutverkehr auf eine entweder bereits bestehende⁴ oder noch zu gründende bundesbahneigene Tochtergesellschaft

¹ Vgl. die Ausführungen in § 8, S. 34 ff, insbesondere aber die auf S. 19 wiedergegebene Tabelle.

² Vgl. Ausführungen in § 5, S. 21 ff in Verbindung mit Tabelle 7, S. 29

³ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 136

⁴ Die Brand-Kommission denkt dabei an die der Deutschen Bundesbahn gehörende Speditionsfirma Schenker u. Co.

zu übertragen. Diese Gesellschaft soll auch die örtliche Sammlung und Verteilung der Sendungen übernehmen und gegebenenfalls Stückgutlinien-dienste auf der Straße betreiben, soweit diese wirtschaftlich zu vertreten sind.

Die Brand-Kommission begründet ihren Vorschlag im wesentlichen damit, daß die Erfahrungen mit der Gedingeregelung gezeigt hätten, daß zwischen dem Entlohnungssystem der Eisenbahn und dem der Speditionen erhebliche Unterschiede bestehen, die sich für die privatwirtschaftlichen Betriebe vorteilhaft auswirken. Wenn die arbeitsintensiven Vorgänge des Stückgutverkehrs auf eine Gesellschaft übertragen würden, könnte der Wettbewerbsvorsprung des konkurrierenden Güterkraftverkehrs reduziert werden, weil die Stückgutgesellschaft ihre Geschäfte ausschließlich nach kaufmännischen Grundsätzen ohne alle die Bindungen durchführen kann, die jeden staatlichen Verkehrsapparat belasten, der mit einem Beamtenkörper arbeitet.

Die Brand-Kommission erwartet von der Verlagerung der arbeitsintensiven Vorgänge des Stückgutverkehrs auf eine bundesbahneigene Stückgutgesellschaft eine weitere Verbesserung der Rentabilität des Stückgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn. "Da aber in Kreisen der Beteiligten Zweifel geäußert worden sind, ob diese Lösung ausreicht, hat die Kommission - den Hinweis in Ziffer 2 des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 12. Februar 1958 (Gemeinschaftslösung mit anderen Verkehrsträgern) aufnehmend - geprüft, ob das Ziel der Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs durch eine Zusammenarbeit der Verkehrsträger Schiene und Straße unter Einbeziehung der Spediteure besser und schneller erreicht werden kann. Sie hat dazu Vertreter der Spedition und des Güterkraftverkehrs gehört und um Vorschläge gebeten. Die ihr zugegangenen Anregungen waren jedoch so wenig konkret, daß die Kommission darauf keine tragfähige Konzeption aufbauen konnte"¹.

Bei dieser Gemeinschaftslösung wäre, wie sich aus den Erwägungen ergibt, die die Brand-Kommission zu dieser Lösung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn anstellt, eine Dachorganisation zu gründen, in der sich die beiden öffentlichen Verkehrsträger unter Einschluß der Speditionen zusammenzuschließen hätten. Sichergestellt werden müßte, daß die Deutsche Bundesbahn von der Dachorganisation in einem Umfang als Verkehrsträger für Stückguttransporte herangezogen würde, der ihrem heutigen Stückgutaufkommen entspräche.

Die Deutsche Bundesbahn hätte der neuen Organisation den Abfertigungsdienst, das Umladegeschäft und den Werbedienst zu übertragen. Durch eine solche Zusammenarbeit würde die Betriebsrechnung der Deutschen Bundesbahn von den Kostenfaktoren entlastet, die besonders negativ auf die Rentabilität des Stückgutgeschäfts wirken. Der Deutschen Bundesbahn

¹ Brand-Gutachten, a. a. O., S. 136/37

würde vorzugsweise die Beförderung auf großen Entfernungen und in geschlossenen Ladungen oder Zügen zufallen. Auf diese Weise könnte eine bessere Ausnutzung ihres Wagenparks und ihres Zugdienstes erreicht werden.

Von dem Zusammengehen der Deutschen Bundesbahn mit dem gewerblichen Güterfernverkehr verspricht sich die Brand-Kommission ferner, daß Stückgut, das heute im großen Umfang vom Werkverkehr befördert wird, zum öffentlichen Verkehr zurückkehrt. Dadurch würde nicht nur die Ertragslage der Eisenbahn, sondern auch die des gewerblichen Güterkraftverkehrs verbessert.

Wie wir schon in § 16 betont haben, überschätzt die Brand-Kommission nach unserer Ansicht die Gedingeregelung für die ladedienstliche Behandlung des Stückguts als Ursache für die unbefriedigende Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn. Die günstigen Wirkungen, die nach Ansicht der Brand-Kommission von der Gründung einer Tochtergesellschaft, die dieser Gedingeregelung nicht unterworfen ist, auf die Rentabilität des Stückgutgeschäfts ausgehen sollen, werden bescheiden sein. Selbst wenn man berücksichtigt, daß durch die Gründung dieser Gesellschaft die Marktbeziehungen der Deutschen Bundesbahn zu der verladenden Wirtschaft auf eine neue Grundlage gestellt würden, ist es fraglich, ob man auf diese Weise der Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn einen entscheidenden Schritt näherkommt. Unter diesem Gesichtspunkt wäre die Gründung einer Tochtergesellschaft, die nicht mit den Belastungen eines Beamtenkörpers zu arbeiten braucht, zu einem Zeitpunkt vielleicht noch sinnvoll gewesen, in dem der Strukturwandel noch nicht so weit fortgeschritten war wie heute. Man kann einen Kunden, der zur Konkurrenz gegangen ist, nur schwerlich wieder zurückholen. Aber es ist sogar zweifelhaft, ob die Gründung einer solchen Gesellschaft selbst zu einem wesentlich früheren Zeitpunkt den Strukturwandel im Stückgutverkehr hätte aufhalten können. Wie unsere Unternehmensbefragungen ergeben haben, berücksichtigt zwar fast jeder zweite Betrieb bei der Wahl des Verkehrsträgers den größeren Service der Kraftwagenspediteure, aber nicht ein einziger Betrieb mißt ihm eine entscheidende Bedeutung zu¹.

Ziehen wir das Facit unserer bisherigen Ausführungen: Von den Maßnahmen, die die Brand-Kommission zur Beseitigung der von ihr besonders herausgestellten Verlustquellen vorschlägt, kann man keine erhebliche Verbesserung der Rentabilität des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn erwarten. Das jetzige Verhältnis von Kosten und Erträgen stellt im Rahmen der bestehenden Organisation schon weitgehend das optimale dar: Der Spielraum, der der Deutschen Bundesbahn ohne eine Gefährdung ihrer bisherigen Markteinstellung für allgemeine und/oder partielle Tarifierhöhungen sowie für Einsparungen von Betriebsleistungen zur Verfügung

¹ Vgl. Tabelle 7, S. 29

steht, ist nicht so groß wie die Brand-Kommission annimmt. Auch die günstigen Wirkungen, die sich die Brand-Kommission von der Gründung einer Tochtergesellschaft verspricht, werden bescheidener sein als die Brand-Kommission erwartet. Die Erfolgsaussichten der von der Brand-Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen müssen also wesentlich vorsichtiger beurteilt werden als es die Brand-Kommission tut.

Unter diesen Umständen teilen wir "die in Kreisen der Beteiligten geäußerten Zweifel", ob die Gründung einer Tochtergesellschaft mit den oben beschriebenen Funktionen zur Lösung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn ausreicht. Das bisherige Defizit des Stückgutgeschäfts würde auch in Zukunft die Deutsche Bundesbahn belasten, geändert hätte sich nur der Name, unter dem es in der Betriebsrechnung erscheinen würde. Deshalb muß auch nach unserer Meinung bei der Reorganisation des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn der Rahmen weiter gezogen werden: Als der beste, wenn nicht sogar als der einzig mögliche Weg, die Deutsche Bundesbahn aus ihrer Stückgut-Misere herauszuführen, erscheint uns die oben zitierte Gemeinschaftslösung der Verkehrsträger unter Einschluß der Speditionen. Wir werden das im Schluß-Paragrafen im einzelnen begründen.

Wenn allerdings die Brand-Kommission der Ansicht ist, daß die Dachorganisation eine große Anziehungskraft auf die Werkfernverkehr betreibenden Betriebe ausüben wird, dann gibt sie sich einer Illusion hin; das widerspricht zumindest den Erfahrungen, die in dieser Hinsicht nach der Einführung des Verkehrsfinanzgesetzes von 1955 gemacht wurden. Obgleich der Werkfernverkehr durch dieses Gesetz mit einer hypertrophen Beförderungsteuer belastet wurde, hat er nach 1955 nur relativ wenig abgenommen und wächst seit jüngster Zeit sogar wieder an. Wenn die Werkfernverkehr betreibenden Betriebe trotz einer derartig hohen Kostenbelastung nicht dazu veranlaßt werden konnten, auf den gewerblichen Güterfernverkehr überzugehen, obgleich dieser eine dem Werkfernverkehr verwandte Angebotsstruktur aufweist, dann wird es auch nicht der obigen Dachorganisation gelingen, daß das zur Zeit im Werkfernverkehr beförderte Stückgut in den öffentlichen Verkehr zurückkehrt¹.

Die Forderung der Brand-Kommission, daß die zu gründende Dachorganisation der Deutschen Bundesbahn sozusagen ihr heutiges Stückgutaufkommen garantiere, würde die Gemeinschaftslösung der beiden Verkehrsträger mit einer schweren Hypothek belasten. Es ist verständlich, daß die Deutsche Bundesbahn befürchtet, daß bei einer derartigen Gemeinschaftslösung die Spediteure in einem stärkeren Maße als bisher den Lastkraftwagen als Verkehrsmittel heranziehen würden, so daß sich der Anteil der Deutschen Bundesbahn am Stückgutverkehr weiter verringern würde. Auf der anderen Seite würde der Rentabilitätsstatus der zu gründenden Dachorganisation von vornherein belastet, wenn die Dachorganisation nicht

¹ Vgl. Ausführungen in § 1, S. 10

freie Hand hätte, jeweils den Verkehrsträger als Frachtführer heranzuziehen, der dafür am besten geeignet ist.

Es ist wahrscheinlich, daß sich auch nach der Gründung der Dachorganisation der Strukturwandel im Stückgutverkehr fortsetzen wird. Es liegt nicht im Betriebsinteresse der Deutschen Bundesbahn, um jeden Preis im Markt zu bleiben. Eine nach kaufmännischen Grundsätzen geführte Bundesbahn darf ihr unternehmerisches Verhalten nicht an der Erhaltung ihres Verkehrsbesitzes ausrichten, sondern muß sich allein an Rentabilitätsbewertungen orientieren. Für die Beurteilung der Frage, ob man einer derartigen Dachorganisation beitreten soll, ist daher allein entscheidend, ob der nach dem Beitritt auf der Schiene verbleibende Stückgutverkehr einen größeren Beitrag zur Deckung der Gemeinkosten der Deutschen Bundesbahn leistet als das Stückgutgeschäft vor dem Beitritt.

SCHLUSS

§ 18 Langfristige Aspekte des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn

Die von der Brand-Kommission zur Sanierung des Stückgutgeschäfts der Deutschen Bundesbahn durchgeführte Untersuchung ist ein Beispiel dafür, daß eine unzulängliche Diagnose eine unzulängliche Therapie zeitigen muß. Zwar übersieht die Brand-Kommission nicht, daß der Strukturwandel im Stückgutverkehr weitgehend technologisch zu erklären ist. Darauf deuten ihre flüchtigen Bemerkungen hin, mit denen wir uns in § 15 auseinandergesetzt haben. Aber sie hat sich keine konkrete Vorstellung davon verschafft, welche Faktoren die gegenwärtige Marktstellung von Schiene und Straße im gewerblichen Stückgutverkehr bestimmen. Sie hat sich also weder mit den Bestimmungsgründen für die Wahl des Verkehrsträgers noch mit deren Angebotsstrukturen eingehend beschäftigt.

So war es möglich, daß die Brand-Kommission nicht nur die Auswirkungen ihres Sanierungsprogramms überschätzte, sondern insbesondere auch nicht erkannte, daß die einzige Möglichkeit, das Stückgutgeschäft der Deutschen Bundesbahn nachhaltig zu sanieren, darin besteht, die im Einzugsbereich der Hauptplätze gelegenen Betriebe direkt mit dem Lastkraftwagen anzufahren, den Güterkraftverkehr sozusagen mit seinen eigenen Waffen zu schlagen. Bei einer derartigen Lösung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn würde also lediglich der Knotenpunktverkehr auf der Schiene abgewickelt.

Die entscheidenden Unterschiede zwischen den Kosten- und Angebotsstrukturen von Schiene und Straße im gewerblichen Stückgutverkehr liegen in der überörtlichen Flächenerschließung. Da der Güterkraftverkehr die Betriebe bei der Bedienung der Nebenplätze direkt anfährt, gewinnt er ge-

gegenüber der Deutschen Bundesbahn nicht nur einen wesentlichen zeitlichen Vorsprung, sondern spart auch jeweils einen zusätzlichen Umschlag ein.

Die Kosten für die stationäre Behandlung der Stückgutsendungen bestehen im wesentlichen aus Arbeitsaufwand. Die Lohnsätze werden auch in Zukunft ungefähr proportional zum Wachstum des nominellen Volkseinkommens steigen. Die Deutsche Bundesbahn wird sich dieser allgemeinen Lohnentwicklung nicht entziehen können. Die Rationalisierung des Abfertigungsdienstes ist bei der Deutschen Bundesbahn schon sehr weit fortgeschritten, so daß sich zukünftige Lohnsteigerungen nicht mehr in einem wesentlichen Umfang auffangen lassen werden.

Bei der großen Bedeutung, die die stationären Kosten im Stückgutverkehr haben, wird sich also die Kostensituation der Deutschen Bundesbahn im Stückgutverkehr zusehends verschlechtern. Das Entscheidende aber ist, daß das beim Güterkraftverkehr auf Grund seines niedrigeren durchschnittlichen Umladefaktors nicht im gleichen Ausmaß geschehen wird. Die Deutsche Bundesbahn wird sich also ständig vor die Frage gestellt sehen, ob sie die durch die Lohnerhöhungen entstehenden zusätzlichen Kosten nur in dem Umfang auf die verladende Wirtschaft abwälzen soll, in dem sie auch beim Güterkraftverkehr entstehen, oder ob sie ihre Tarife laufend der Kostenentwicklung anpassen soll. Im ersten Fall verschlechtert sich die Rentabilität ihres Stückgutgeschäfts, im zweiten Fall wird ihre Wettbewerbsposition gegenüber dem Güterkraftverkehr geschwächt.

Unter diesen Umständen ist es nur von temporärer Bedeutung, ob bei der jetzigen Kosten- und Ertragslage der Stückgutverkehr noch einen Teil der Gemeinkosten der Bundesbahn trägt, oder, wenn das nicht der Fall sein sollte, was sehr wahrscheinlich ist, ob das Sanierungsprogramm der Brand-Kommission einen entsprechenden Erfolg erwarten läßt: Stellt die Deutsche Bundesbahn ihre Flächenerschließung nicht auf die direkte Bedienung der Betriebe mit Lastkraftwagen um, ist es nur eine Frage der Zeit, wann das Stückgutgeschäft nicht mehr seine leistungsabhängigen Kosten deckt, bzw. die Deutsche Bundesbahn vom Güterkraftverkehr vollends aus dem Stückgutverkehr gedrängt worden ist.

Es ist jedoch fraglich, ob selbst eine derartige Lösung des Stückgutproblems heute noch eine echte Chance hat. Dafür ist der Strukturwandel im Stückgutverkehr schon zu weit fortgeschritten. Vor 15 Jahren verwirklicht, hätte die Deutsche Bundesbahn mit dieser Lösung des Stückgutproblems den inzwischen eingetretenen Strukturwandel zumindest teilweise verhindern können. Die Deutsche Bundesbahn war damals mit der Einführung des Sammelladungsverkehrs auf dem richtigen Weg, nur hätte sie noch einen Schritt weitergehen müssen: Es wäre erforderlich gewesen, daß die Deutsche Bundesbahn ihr eigenes Stückgutgeschäft aufgeben hätte, anstatt Stück- und Sammelgutverkehr nebeneinander zu betreiben. So machte sich die Deutsche Bundesbahn auf der einen Seite durch den Sammelgutverkehr nur Konkurrenz im eigenen Haus und verbaute auf der an-

deren Seite ihren Sammelgutspediteuren die Möglichkeit, auf breiter Grundlage die Vorzüge des Lastkraftwagens bei der Flächenerschließung mit den Vorteilen zu verbinden, die eine die ganze Bundesrepublik umspannende Stückgutorganisation bietet.

Heute dagegen ist u. E. eine derartig radikale, aber nachhaltige Lösung des Stückgutproblems der Deutschen Bundesbahn mit großen Schwierigkeiten und damit mit einem hohen Risiko verbunden. Der gewerbliche Stückgutverkehr auf der Straße hat inzwischen schon einen solchen Umfang angenommen und seine Organisation sich so gefestigt, daß die Deutsche Bundesbahn mit einer starken Gegenwehr der Kraftwagenspediteure rechnen muß, wenn sie ihre alte Stellung, und sei es nur teilweise, zurückerobern will. Das ist aber eine unabdingbare Voraussetzung dafür, daß die Rentabilität ihrer in der überörtlichen Flächenerschließung eingesetzten Kraftfahrzeuge gewährleistet ist. Dabei wäre die Deutsche Bundesbahn insofern noch im Nachteil, als ihr Knotenpunktverkehr, da er auch fernerhin auf der Schiene abgewickelt wird, zumindest bis zu den mittleren Distanzen langsamer ist als der auf der Straße. Dagegen könnte allerdings die Deutsche Bundesbahn ihre die ganze Bundesrepublik umspannende Organisation und die daraus resultierende Zuverlässigkeit in der Einhaltung der Laufzeiten ins Feld führen. Auf der anderen Seite muß die Deutsche Bundesbahn damit rechnen, daß der Güterkraftverkehr in diesem Falle seine Bemühungen um eine enge Zusammenarbeit der einzelnen Spediteure unter dem Druck, den die Deutsche Bundesbahn auf ihn ausübt, wesentlich intensivieren wird.

Setzt man die Größe dieses Projektes in bezug zu den damit verbundenen Risiken, dann scheint uns die schon in § 17 zitierte Gemeinschaftslösung der Verkehrsträger unter Einschluß der Speditionen noch als der meistversprechende Weg, die Deutsche Bundesbahn aus der Misere ihres Stückgutproblems herauszuführen.

Anhang
und
Literaturverzeichnis

Ergebnisse einer Befragungaktion zur Untersuchung der Bestimmungsrunde für die Wahl der Verkehrsträger im gewerblichen Güterverkehr.

Lfd. Nr. des unter- such- ten Betriebes ¹⁾	Reihenfolge der Fragen ²⁾	Lfd. Nr. des untersuch- ten Betriebes ¹⁾																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998

Ergebnisse einer Befragungsaktion zur Untersuchung der Bestimmungsgünde für die Wahl der Verkehrsträger im gewerblichen Stückgutverkehr. (1. Fortsetzung)

Lfd. Nr. des untersuch- ten Betriebes ¹																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Reihenfolge der Fragen ²																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.	64.	65.	66.	67.	68.	69.	70.	71.	72.	73.	74.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1.	Industriegruppe ³	63	54	40	63	63	63	56	61	32	34	62	51	36	53	56	51	38	50	37	62	64	59	51	89	51	67	12	241	15	61	50	1	2	72	77	77	54																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
2.	Betriebsgröße ⁴	4	7	2	2	7	9	3	7	4	7	2	9	3	4	6	6	8	5	8	3	2	3	7	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

Ergebnisse einer Befragungsaktion zur Untersuchung der Bestimmungsgründe für die Wahl der Verkehrsträger im gewerblichen Stückgutverkehr. (2. Fortsetzung)

[illegible]

Fußnoten :

- ¹ Bei der Auswertung unserer Befragungsaktion wurden nur solche Betriebe berücksichtigt, die ihren Stückgutversand ausschließlich, zumindest aber weitgehend im gewerblichen Verkehr durchführen. Die Ergebnisse der folgenden Fragen beziehen sich also, das sei noch einmal betont, nur auf den gewerblichen Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen und die Deutsche Bundesbahn als Verkehrsträger.
- ² Der Inhalt der Fragen wird lediglich schlagwortartig formuliert. Der vollständige Text findet sich auf S. 27/28.
- ³ Die Industriegruppenzugehörigkeit ist nach der in der Industriestatistik üblichen Numerierung angegeben:
- | | |
|--|-----|
| Eisen-, Stahl- und Tempergießerei | 291 |
| Maschinenbau | 32 |
| Fahrzeugbau | 33 |
| Elektrotechnik | 36 |
| Feinmechanik und Optik | 37 |
| Eisen-, Stahl-, Blech- und Metallwaren | 38 |
| Musikinstrumente, Spielwaren, Turn- und Sportgeräte,
Schmuckwaren und Bearbeitung von Edelsteinen | 39 |
| Chemie | 40 |
| Feinkeramik | 51 |
| Glas und Glaswaren | 52 |
| Sägerei- und Holzbearbeitung | 53 |
| Holzverarbeitung | 54 |
| Papiererzeugung | 55 |
| Papierverarbeitung | 56 |
| Druck | 57 |
| Kunststoffverarbeitung | 58 |
| Gummi- und Asbestverarbeitung | 59 |
| Ledererzeugung | 61 |
| Lederverarbeitung | 62 |
| Textil | 63 |
| Bekleidung | 64 |
| Ernährung | 68 |
| Tabakverarbeitung | 69 |

- ⁴ Wir haben folgende Betriebsgrößenklassen unterstellt:

<u>Beschäftigte</u>	<u>Betriebsgröße</u>
10 - 50	1
51 - 100	2
101 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 750	7
751 - 1000	8
über 1000	9

- ⁵ Es bedeutet:
- 0: Der Versand ist weitgehend auf bestimmte Relationen konzentriert (in der Regel Hauptplätze)
 - 1: Der Versand ist teilweise auf bestimmte Relationen konzentriert, teilweise gestreut (Haupt- und Nebenplätze)
 - 2: Der Versand ist weitgehend gestreut (vorwiegend Nebenplätze).
- ⁶ Der jeweils entscheidende Bestimmungsgrund ist unterstrichen worden. Soweit er in die Kategorie "Sonstige Gründe" fällt, ist er in der entsprechenden Fußnote näher erläutert worden.
- ⁷ und
- ⁸ Es bedeutet: S : Straße
 B : Deutsche Bundesbahn
- ⁹ Es bedeutet:
- N: Es liegt keine Verkehrsauslese der Kraftwagenspediteure vor.
 - J: Die Kraftwagenspediteure lehnen die Beförderung unlukrativer Sendungen ab.
 - T: Tendenz vorhanden, d.h. die Kraftwagenspediteure lehnen Beförderung nicht rundweg ab, sind jedoch am gesamten Versand bzw. an Teilen des Versandes nicht besonders interessiert.
- ¹⁰ Angabe war nicht zu erhalten
- ¹¹ Produkte sind sehr transportempfindlich; um Rangierstöße auf der Schiene zu vermeiden, wird der LKW-Transport vorgezogen.
- ¹² Auf Anweisung des Betriebsinhabers wird weitgehend die Deutsche Bundesbahn gewählt. Stichhaltige Gründe für dieses Verhalten konnten wir nicht erfahren. Angeblich: die Deutsche Bundesbahn sei sicherer.
- ¹³ Vor einigen Jahren ist der Betrieb abgebrannt. Die Deutsche Bundesbahn hat zur provisorischen Aufrechterhaltung der Produktion Lager-raum zur Verfügung gestellt. Der Betrieb nimmt deshalb seinen Stückgutversand weitgehend mit der Deutschen Bundesbahn vor.
- ¹⁴, ¹⁵ und
- ¹⁶ Die Deutsche Bundesbahn wird bevorzugt, weil sie ein bedeutender Kunde des Betriebes ist.

Literaturverzeichnis

ALBRECHT, J. : Die Zunahme des Straßenverkehrs als Folge wirtschaftsstruktureller Veränderungen, in: Straße und Autobahn, Nr. 9, S. 309-313, Sept. 1957.

Die Auswirkungen der Beförderungsruererhöhung im Werkfernverkehr auf Grund des Verkehrsfinanzgesetzes vom 6.4.1955 (Ergebnisse einer Enquête der Spitzenorganisationen der gewerblichen Wirtschaft und der Landwirtschaft, Bergisch-Gladbach 1956).

Der Behälterverkehr / Der Kombinierte Verkehr (Titel seit Jan. 1960). Organ der Studiengesellschaft für den Behälterverkehr e. V. bzw. Organ der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e. V.

BITTINGER, O. : Möglichkeiten zur Verringerung der Wagenübergangszeiten in den Rangierbahnhöfen, in: Die Bundesbahn, Jg. 1959, Heft 5, S. 195 ff.

BLASSIG, W. : Güterzugdienst-Planung und Überwachung der Frachtenbeförderung zur Sicherstellung ihrer Zuverlässigkeit, in: Die Bundesbahn, Jg. 1961, Heft 5/6, S. 252 ff.

BRAUN, W. : Die Kapazität von Güterkraftverkehrsbetrieben. Veröffentlichungen der Wirtschaftshochschule Mannheim. Reihe 1 : Abhandlungen Bd. 6, Stuttgart 1959.

Die Bundesbahn, Organ der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn.

Bundestagsdrucksache 1602 : Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB) vom 30. Jan. 1960.

DVZ-Lexikon, herausgegeben vom Deutschen Verkehrsverlag G.m.b.H., Heidelberg-Hamburg 1952.

Der Eisenbahnfachmann, älteste Eisenbahnfachzeitschrift für Schulung und Fortbildung, Organ des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen.

FEINDLER, R. : Der Einfluß des Verkehrsmittels auf die Kosten der Lager- und Vorratshaltung. Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7. Jg., Nr. 13, Juli 1955.

-- Die Wahl der Verkehrsmittel vom Verkehrsnutzer gesehen. Internationales Archiv für Verkehrswesen , 7. Jg., Nr. 12, Juni 1955.

Der Fernverkehr mit Lastkraftwagen im Jahre 1959 in seiner Gesamtleistung und Entwicklung. Gemeinsamer Bericht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und des Kraftfahrtbundesamtes, herausgegeben von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Köln 1961.

FÜLLING, F. : Probleme des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, in : Die Bundesbahn, Jg. 1961, Heft 7/8, S. 333 ff.

Gegenwartsprobleme des Straßengüterverkehrs, Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V., Heft 2, Bielefeld 1955.

GLAHE, W. : Die Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der Straße, Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 21, Göttingen 1959.

Grundsätze zur Verkehrspolitik, Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 9, Bad Godesberg 1960.

Gutachten zur Neugestaltung des Gütertarifs, erstattet von einem Sachverständigenausschuß, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 17, Bielefeld 1957.

HAMM, W. : Marktwirtschaftliche Verkehrspolitik, in : Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 3. 2. 1962, S. 5.

-- Schiene und Straße, Heidelberg 1954.

HELFRICH, P. : Wettbewerb der Verkehrsmittel, Versuch einer volkswirtschaftlichen Klärung, Schriftenreihe des DIHT, Heft 6, 1950.

KLEIN, O. / SCHRÖTTER, E. : Verkehrsfinanzgesetz 1955 mit dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1955, dem Beförderungsteuergesetz 1955, dem Mineralölsteuergesetz und anderen einschlägigen Vorschriften, Berlin und Frankfurt/M. 1955.

KLEIN, R. : Gedanken zur baulichen und betrieblichen Entwicklung der Eisenbahnen, in : Die Bundesbahn, Jg. 1959, Heft 2, S. 53 ff.

LINDEN, W. : Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße, Wissenschaftliche Veröffentlichungen und Tagungsberichte, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 7, 1949.

-- Welche Faktoren beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels? Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7. Jg., Nr. 12, Juni 1955.

MISSELWITZ, A. : Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen und die deutsche Verkehrspolitik, Dissertation, Lörrach 1957.

OTTEL, F. : Wettbewerb Schiene - Straße im Güterverkehr, Schriftenreihe Wirtschaft und Wettbewerb, Düsseldorf 1955.

- PENTINGA, K. J. : Welche Faktoren beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels? Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7. Jg., Nr. 13, Juli 1955.
- Neue Wege zum Schutz der Transportgüter, Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7. Jg., 1955, S. 298.
- PIRATH, C. : Die Grundlagen der Verkehrswissenschaft, Berlin - Göttingen - Heidelberg 1949.
- POHL, H. : Preisvorschriften für Schiene, Straße und Spedition (Loseblatt-Ausgabe), Verkehrswissenschaftliche Schriftenreihe der Deutschen Verkehrszeitung, Heft 9.
- PRECHT, G. M. : Bemerkungen zur Kostenrechnung und Tarifbildung von Eisenbahn und Kraftwagen im Güterfernverkehr, in : Schiene und Straße 1957, S. 83 ff.
- Bericht über die Möglichkeit einer Reorganisation des Kleinutgeschäftes auf Schiene und Straße, unveröffentlichtes Gutachten für die Brand-Kommission.
- Kostenrechnung und Tarifbildung von Schiene und Straße im Güterfernverkehr. Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 41, Düsseldorf 1958.
- Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen, Heft 5 der Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V., Bielefeld 1956.
- Neuralgische Punkte der deutschen Verkehrswirtschaft, Vorträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 4.
- PREDÖHL, A. : Grundlagen für eine Koordinierung der Verkehrsmittel. Wirtschaftsdienst, 32. Jg., Nr. 9, Hamburg 1952.
- Verkehrspolitik. Grundriß der Sozialwissenschaft, Bd. 15, Göttingen 1958.
- REBHAHN, A. : Die Differenzierung der deutschen Gütertarife zwischen Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Kraftwagen, Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Heft 46, Düsseldorf 1959.
- SCHMITZ, N. : Die Beförderung von Frachtstückgut, in : Der Eisenbahnfachmann, 33. Jg., Heft 16, S. 365 ff.

SECURIUS, Th. / MITTENDORF, H. / PREY, H-J.: Betriebslehre für den Güterverkehr und die Spedition, Bd. I und Bd. II, Bad Homburg v.d. Höhe und Berlin 1954.

SEIDENFUS, H. St. / BÖGEL, H. D. / KAUFMANN, P. / HEINRICH, D.: Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterverkehr - dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes, Düsseldorf 1959.

Sonderdruck zu DB-Kundenbrief Nr. 2/1960.

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1961.

Die Verkehrspolitik in der öffentlichen Meinung, Lebendige Wirtschaft. Veröffentlichungen der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft e.V., Bd. 10, erschienen im C.W. Leske Verlag, Darmstadt.

Wirtschaftspläne der Deutschen Bundesbahn 1953 bis 1958.



